



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA  
DE MEXICO

COLEGIO DE GEOGRAFIA

EXPANSION URBANA DE LAS CIUDADES MEXICO  
Y TOLUCA EN FUNCION DE SUS PRINCIPALES  
VIALIDADES, 1900-1994

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

**LICENCIADO EN GEOGRAFIA**

P R E S E N T A N :

LOURDES ARBOLEYA CHAVEZ

MARIA CATALINA HERRERA MENESES

MEXICO, D. F.

NOVIEMBRE 1996

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## AGRADECIMIENTOS

Deseamos agradecer al Doctor en Geografía Luis Chías Becerril la asesoría de la que se dispuso durante todo el tiempo que duró la investigación.

También damos las gracias a los profesores que fungieron como sinodales, ya que sus observaciones enriquecieron la investigación:

Mtra. Irma Eufrosia Carrascal Galindo

Dra. Teresa Sánchez Salazar

Mtra. Irma Escamilla Herrera

Lic. Oscar Tenopala García

Un apoyo importante para realizar la tesis en cuanto al uso del equipo de computación la recibimos de los señores José Rivera y Oscar Urdiales a quienes agradecemos su tiempo y paciencia.

De parte de nuestros amigos recibimos importantes comentarios que permitieron afinar la investigación, por lo cual estamos en deuda con todos ellos y en particular con el Lic. Víctor Manuel Carrillo Velasco.

Por último agradecemos también la atención recibida para contar con todo el bagaje de información contenida de parte del archivo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; en cuanto al material cartográfico nuestra gratitud al Archivo Histórico Municipal de Toluca y a la mapoteca del Observatorio Meteorológico Nacional de Tacubaya.

## A nuestros Padres

Isauro y Minerva

Raúl y Catalina (q.e.p.d.)

El hambre y la sed de conocimientos, el intenso deleite de la búsqueda, la buena disposición para admitir que la pista era falsa, el anhelo impaciente de seguir adelante con el trabajo, la grata resolución de volver atrás y comenzar de nuevo, el amplio sentido común, la modestia sin afectación, el temperamento imperdurable, la gratitud por toda pequeña ayuda proporcionada - todo esto permanecerá en mi memoria aunque no pueda describírselo a los demás.

Frederic William Mailland

Jurista e historiador británico (1850-1906)

A mi esposo

Por su apoyo, paciencia y comprensión que me ha brindado.

A mis amigas, Leticia, Teresa y Estela, por todas las vivencias que juntas disfrutamos durante los años de estudios.

Catalina Herrera

## ÍNDICE

	PÁGINA
INTRODUCCIÓN	3
CAPÍTULO I: CARACTERÍSTICAS DE LA ZONA DE ESTUDIO	
1.1 Estructura regional de la zona de estudio	12
1.2 Ubicación	15
1.3 Descripción física	22
CAPÍTULO II: EL PAPEL DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL TERRESTRE DESDE LA ÉPOCA PREHISPÁNICA HASTA PRINCIPIOS DEL SIGLO XX	
2.1 El relativo aislamiento prehispánico	30
2.2 Época colonial: Toluca granero de la ciudad de México	34
2.3 De los caminos de la independencia al ferrocarril	40
CAPÍTULO III: EXPANSIÓN URBANA DE LAS CIUDADES DE MÉXICO Y TOLUCA	
3.1 Identificación de las etapas que correlacionan la expansión urbana con la infraestructura vial	47
3.2 La expansión urbana de 1900-1940 y el incipiente desarrollo carretero	52
3.3 Las carreteras sistema vertebral del desarrollo urbano-industrial (1941-1960)	64
3.4 El crecimiento demográfico en acelerada expansión y la creación de las autopistas urbanas (1961-1994)	74
CAPÍTULO IV: LA FORMACIÓN DEL ESPACIO INTERURBANO COMO CONSECUENCIA DE LA EXPANSIÓN ENTRE LAS CIUDADES DE MÉXICO Y TOLUCA	
4.1 El espacio rural disperso 1900-1940	93
4.2 Etapa rural con características urbanas 1941-1960	106
4.3 Hacia un espacio más urbano que rural 1961-1994	114
Conclusiones	131
Bibliografía	141
Anexo	145

## ÍNDICE DE MAPAS

NÚMERO DE MAPA	TÍTULO	PÁGINA
1	Regiones geoeconómicas de México	13
2	Ubicación de la zona de estudio	16
3	Principales carreteras	17
4	Límites municipales y delegacionales	19
5	Orografía de la zona de estudio	23
6	La mancha urbana al poniente de la ciudad de México en 1900	57
7	La mancha urbana al poniente de la ciudad de México en 1929	59
8	La mancha urbana de la ciudad de Toluca en 1894	61
9	La mancha urbana de la ciudad de Toluca en 1947	62
10	La mancha urbana al poniente de la ciudad de México en 1942	69
11	La mancha urbana al poniente de la ciudad de México en 1960	70
12	La mancha urbana de la ciudad de Toluca en 1960	71
13	La mancha urbana al poniente de la ciudad de México en 1990	80
14	Plan maestro de Santa fe	82
15	La mancha urbana de la ciudad de Toluca en 1992	85
16	Centro urbano estratégico de la ciudad de Toluca	86
17	Crecimiento y distribución de las localidades del espacio interurbano en 1900	95
18	Crecimiento y distribución de las localidades del espacio interurbano en 1940	97
19	El espacio interurbano entre México y Toluca en 1900	102
20	El espacio interurbano entre México y Toluca en 1940	104
21	Crecimiento y distribución de las localidades del espacio interurbano en 1960	109
22	El espacio interurbano entre México y Toluca en 1960	112
23	Crecimiento y distribución de las localidades del espacio interurbano en 1990	116
24	El espacio interurbano entre México y Toluca en 1990	121
25	Crecimiento de la mancha urbana entre 1900 y 1990	126
26	Evolución de las manchas urbanas de las ciudades de México y Toluca	128

## INTRODUCCIÓN

El presente estudio, explica cómo se llevó a cabo el proceso de la expansión urbana entre las ciudades de México y Toluca, motivada principalmente por la influencia del transporte terrestre: ferrocarril y carreteras.

Desde la perspectiva geográfico-académica, el tema analizado es importante por la existencia de contados estudios que vinculen el transporte con la expansión urbana, lo que en cierta manera también fue una limitante, ya que la información tanto teórica como estadística del tema estaba muy restringida, por lo cual en varios puntos de la investigación se utilizó únicamente la información que existía. Por lo mismo, el estudio pretende aportar un conocimiento teórico a un espacio en concreto, que sirva de base y aporte elementos a la política de planeación urbana.

Por el crecimiento anárquico observado en la ciudad de México y la pronta absorción de sus ciudades cercanas, se plantea la inquietud de estudiar cómo se está dando éste fenómeno y la posibilidad de vislumbrar la evolución y magnitud de dicho proceso con el fin de conocer la incidencia del transporte, así como algunas alternativas de solución o bien sopesar el realizar un nuevo estudio

El tema de estudio contribuye a la comprensión del papel que desempeña el agente económico del transporte, visto en relación a la influencia que ha ejercido en el crecimiento urbano entre dos ciudades.

En el presente estudio, se pretende comprender las transformaciones a que da lugar el transporte y se suscitan en un espacio determinado; por ejemplo, al interior de la ciudad los cambios se relacionan con la selección de áreas para asentamientos humanos, y hacia los suburbios el mejoramiento en las comunicaciones propicia la construcción de espacios libres más baratos que en el centro de la ciudad, para una mayoría trabajadora en forma de asentamientos dispersos con el agravante de vivir con los mínimos requerimientos de servicios, a veces sin desagüe, sin luz, ni los servicios de equipamiento urbano indispensables.

Por otra parte, el área de estudio fue seleccionada por la cercanía entre la ciudad de México y Toluca, así como el crecimiento constante de la población, observado principalmente a lo largo de las carreteras que las conectan, lo cual plantea la interrogante acerca de si la infraestructura carretera influye o propicia el crecimiento urbano



El problema a investigar es conocer cómo influyen las principales vialidades en la expansión urbana de las ciudades de México y Toluca .

Con objeto de entender cómo se dio el proceso urbano, se estableció un período de estudio que reflejara el avance de la mancha urbana en las ciudades antes mencionadas, se consideran primero las características generales de la zona y, en segundo lugar, los antecedentes necesarios para ubicarla en un tiempo determinado; por lo cual, el estudio queda comprendido entre 1900 y 1994. Al interior de este período se identificaron y tipificaron las características sociales, económicas y territoriales más relevantes, para entender la dinámica de la expansión en las diferentes etapas del crecimiento urbano.

La expansión urbana es un proceso que se desarrolla alrededor de toda la ciudad de México, pero para efectos de la investigación sólo se analizará una zona, la parte poniente de la ciudad de México y la parte oriente de la ciudad de Toluca, delimitada por las carreteras México 15 (libre y cuota) y la México 134, abarca ocho municipios del estado de México y dos delegaciones políticas del Distrito Federal.

La presente investigación estudia el problema en su desarrollo histórico, esto es, desde la implementación de los modos de transporte más rudimentarios hasta los últimos avances en el decenio de los noventa, por lo que creemos que "...el mejor hilo conductor es el acercamiento histórico, el estudio de la evolución de los sistemas de transporte sucesivos y sus efectos sobre los hombres y sobre el reparto de sus actividades."<sup>1</sup>

Para el presente estudio se consideraron los siguientes objetivos generales, en primer lugar delimitar la zona de estudio y ubicarla dentro de su contexto regional, asimismo, hacer una descripción física de los principales elementos que influyen en ella.

Una vez localizada, se pretende conocer los inicios de las relaciones entre las ciudades de México y Toluca en base al surgimiento de diferentes modos de transporte.

Otro objetivo es conocer y analizar el aumento de las relaciones entre las ciudades de México y Toluca y la aparición de un nuevo modo de transporte carretero, para explicar el proceso urbano expansivo que han seguido ambas ciudades, un último objetivo es comprender la creación del espacio interurbano.

---

<sup>1</sup> Pierre George, Geografía y medio ambiente, población, economía. Instituto de Geografía, UNAM, México, 1979, pág. 139

En general se considera al transporte como un agente primordial en la economía de un país y se le estudia en función del ahorro de costos; sin embargo, existen otros apartados referentes a sus implicaciones que tiene para el espacio. Lo que se pretende aquí es mostrar cómo el transporte es un elemento clave en la organización de cualquier territorio, puesto que se habla de manejar distancias las cuales implican gastos y, por lo tanto, se busca un trazo de la red racional de manera que, cuando ésta se ha implantado, se optimice su aprovechamiento.

En concreto, la dinámica de este agente al vincular a dos ciudades, repercute hacia el interior de la ciudad y hacia afuera, esto es, el transporte participa al dar a las ciudades una forma característica. Por ejemplo, en un inicio, cuando no se contaba con un transporte rápido y eficiente no eran convenientes grandes desplazamientos entre el lugar de trabajo y el lugar de residencia, por lo mismo, las ciudades eran compactas, pero conforme se acortaron los tiempos de recorrido, los desplazamientos resultan cada vez más largos y las ciudades entonces crecen paralelamente a las arterias de tránsito, dando lugar a ciudades en forma radioconcéntrica.

Lo anterior hace considerar que las componentes transporte-economía están unidas debido a que la economía dicta los ordenamientos a seguir pero, a su vez, los transportes además de responder a esos lineamientos, entrelazan no únicamente las relaciones económicas que se planearon en una primera instancia, sino también al espacio poseedor de recursos, formas de relieve, población, necesidades y problemas propios a resolver entre otros, hasta llegar a formar parte misma del espacio social, lo que conlleva a considerar a los transportes generadores de una dinámica propia en donde "...el espacio geográfico se presenta como el soporte de unos sistemas de relaciones, determinándose unos a partir de los elementos del medio físico... y los otros procedentes de las sociedades humanas que ordenan el espacio..."<sup>2</sup>

Los transportes, en la medida en que se encuentren ligados y, o, dependientes de la economía, favorecen un mayor crecimiento y la respuesta del espacio es aprovechar este elemento propiciador del avance, sin embargo el "progreso" que representan los transportes, al instalarse, es independiente de las consecuencias que acarrea.

Si el arribo del transporte es congruente con la economía, la respuesta observada es hacer crecer a ese espacio en forma integrada, pero si no es así, la

---

<sup>2</sup> Dollfus Olivier, *El espacio geográfico*, Barcelona, España, Oikos Tau, s/f. pág. 4

respuesta más inmediata es una sobreexplotación o desarticulación del espacio afectado, "...el análisis de las herencias partiendo de la observación del paisaje lleva necesariamente al estudio de las interacciones..., existe un ritmo que admite el avance y la evolución y que sobre todo permite descubrir las *anomalías* dentro de un ritmo dado, y ver lo que constituye la originalidad de una situación en el interior de una familia de formas, de un sistema o de una evolución que se inserta en el espacio."<sup>3</sup>

Para entender las relaciones entre una metrópoli y una ciudad satélite, es decir, la evolución del espacio metropolitano, al tener como eje principal la redensificación de las vías de comunicación sobre el territorio y dar un soporte teórico a la investigación, se utilizó el Modelo de las Interrelaciones Funcionales estudiado por Herrero López (ver bibliografía), que brinda importantes ideas en la comprensión del proceso.

Este modelo está pensado para una sociedad que ha seguido un desarrollo particular; en este sentido, las ciudades de México y Toluca contienen a su manera varias de las etapas teóricas, o al menos tales discrepancias dan elementos de análisis en un estudio de caso, así como pensar en las limitantes del modelo.

El modelo se basa en el continuo incremento de las interrelaciones que establece una ciudad metrópoli a través de sus vialidades terrestres con sus ciudades satélites; sin embargo, dada la escala de estudio del modelo este únicamente se utilizará para analizar el crecimiento entre las ciudades, no así el espacio interurbano donde el estudio es a nivel localidad.

El estudio realizado por Herrero López, parte de la distinción de tres estadios en la evolución de la sociedad, **preindustrial, industrial y postindustrial** (temprano y tardío), mismos que se diferencian por el grado de desarrollo en los sistemas de transporte y comunicaciones, que a su vez impactan el territorio y diseñan así un modelo territorial con particulares relaciones funcionales. En consecuencia, el sistema de transporte o infraestructura vial, obedece a un estado económico, el cual puede establecerse en cualquier tiempo y territorio, mediante directrices que dan razón a ese sistema de transporte y las cuales pueden estar transfronteras.

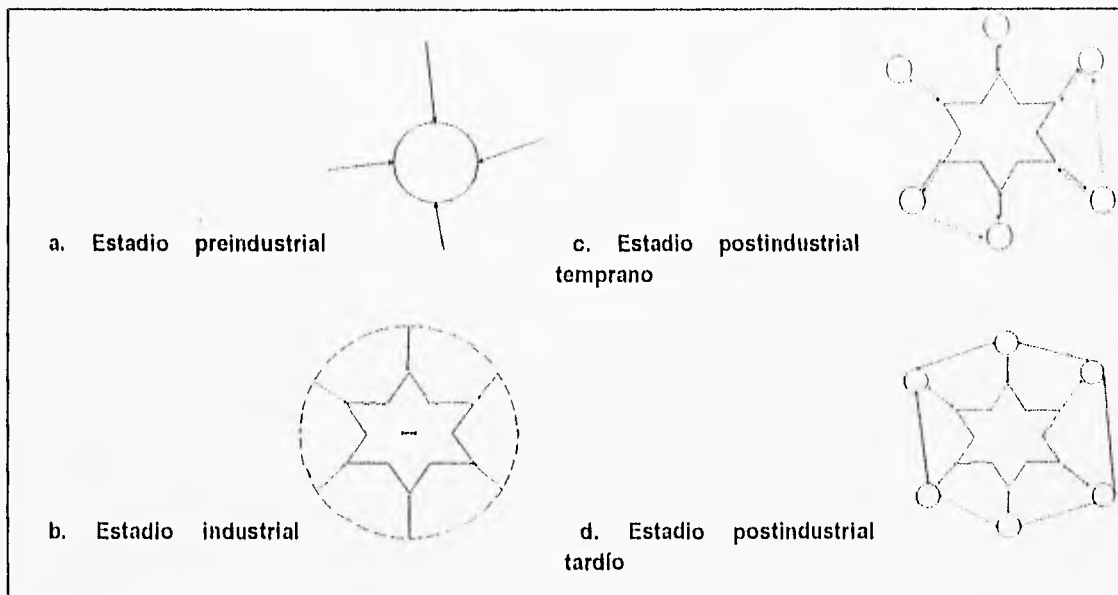
Como se observa en el Modelo de las Interrelaciones Funcionales (figura 1), el primer estadio de evolución está relacionado con las **ciudades preindustriales**,

---

<sup>3</sup> *Ibidem*

en donde los modos de transporte\*son muy rudimentarios en el estadio preindustrial las relaciones entre la ciudad con su entorno se ubican a corta distancia, las ciudades se mantienen por esta razón compactas y pequeñas (ver figura 1 en el inciso a).

Figura 1. Modelo de las Interrelaciones Funcionales



Fuente: Herrero López Agustín, *La infraestructura viaria en la región metropolitana de Madrid*, Madrid España, Instituto de Estudios del Transporte y las Comunicaciones, 1993.

En el estadio **industrial**, la ciudad central crece en las áreas que ofrecen mayor accesibilidad por lo que adquiere una forma tentacular (ver figura en el inciso b). Los transportes alargan el área de influencia en forma radial, sobre todo el movimiento más importante es hacia la ciudad que se industrializa y los transportes la hacen más accesible, facilitan la entrada y salida de recursos. En un inicio son enlaces entre ciudades que llevan a efecto una homogénea industrialización y con el transcurso del tiempo llegan al estadio post-industrial.

\* En el estudio se hace la diferencia entre modos y medios de transporte, entendiéndose por el primero el vehículo por el que se realiza el transporte; a pie, carreta, automóvil, ferrocarril, etc., y como medio el lugar físico a través del cual transita el modo; ejem. carretera, vía del tren, etc.

En la fase **postindustrial**, se generan núcleos satélites, cuyo crecimiento es bajo las relaciones de dependencia metropolitana y originan un espacio polarizado a la par de un mejoramiento en los sistemas de transportes. A esta primera fase se le llama **postindustrial temprana**, y genera un área metropolitana inmadura, por la existencia de marcadas diferencias entre la ciudad central y el área suburbana (conjunto de ciudades dependientes), donde predominan las relaciones hacia la ciudad central y empiezan a desarrollarse flujos centrífugos (ver figura 1, inciso c).

En una segunda fase de este estadio, se identifica un proceso **postindustrial tardío**, al constituirse los complejos metropolitanos (áreas metropolitanas maduras) en donde la configuración de los flujos ya no es sólo radial, sino diversificada. Además, se crean lazos laterales entre el área suburbana, se dice, que el sistema metropolitano ha dejado de ser centralizado para convertirse en policéntrico (ver figura 1 en el inciso d).

De acuerdo a la respuesta espacial aportada por el modelo, es posible contar con una herramienta y prever la configuración territorial de los crecimientos futuros. En este sentido las vías de comunicación juegan un papel clave en el ordenamiento del espacio, "...La red de comunicaciones representa las arterias vitales del ámbito geográfico y los transportes en general, constituyen el instrumento más poderoso y adecuado para favorecer la integración territorial y ordenar racionalmente la estructura de cualquier espacio económico".<sup>4</sup>

En base a la explicación anterior se plantean las siguientes hipótesis: la construcción y el mejoramiento de las carreteras ha propiciado la implantación de establecimientos industriales, comerciales y de servicios, dándose por consiguiente una ampliación en las actividades económicas y la expansión urbana. Asimismo, el transporte es susceptible de generar relaciones comerciales y de todo tipo a diferentes grados, desde un nivel cotidiano-local hasta los niveles macro y en ese parámetro la implantación del transporte es independiente del territorio en que se ubica. En este sentido, a cada época le corresponde un modelo económico ligado a un modo de transporte y a una organización territorial específica.

En el caso de las ciudades de México y Toluca, se puede explicar el proceso de expansión de sus correspondientes manchas urbanas, a través de la forma en que se construyeron y utilizaron sus vías de comunicación terrestre: ferrocarril y

---

<sup>4</sup> Chias Becerril Luis, *Los transportes dentro del marco cognoscitivo...* México, D.F., UNAM, 1985 pág. 12

carretera, motivadas principalmente como una respuesta a un modelo económico imperante.

Los cambios provocados por la implantación del transporte se visualizan con ayuda del Modelo de las Interrelaciones Funcionales, con base en éste el estadio **preindustrial** puede identificarse, tanto en la ciudad de México como en Toluca, durante la época colonial con el uso de modos de transporte guiados por animales y la conformación de ciudades pequeñas.

El estadio **industrial** se distingue por la aparición del ferrocarril que incrementa las relaciones entre las ciudades e impulsa la industria, lo cual repercute en la traza urbana que lentamente se extiende. En esta etapa el ferrocarril deja de ser predominante cuando emerge un nuevo modo de transporte, el automóvil, al que consecuentemente se le otorgan mayores apoyos y origina una constante vigilancia a los caminos por los cuales se pueda llegar a cualquier destino. Esto obviamente impactará el territorio donde se implante tal modo.

Con el automovilismo inicia la fase **postindustrial temprana** que continúa hasta finales de los ochenta. Actualmente se observa que las relaciones entre las ciudades de México y Toluca se encuentran en una etapa transitoria, siendo lo ideal que se guien hacia un policentrismo, donde se adviertan múltiples relaciones entre las ciudades de estudio y su entorno inmediato, pero la tendencia preeve el desarrollo de una megalópolis.

Con objeto de entender algunos conceptos utilizados a lo largo del estudio, a continuación se explica el sentido que se da a cada uno de ellos, un termino muy utilizado es la expansión urbana o suburbanización que según Butler indica el crecimiento urbano sobre los límites políticos-administrativos hacia los terrenos circundantes, sin embargo en este estudio, dado el crecimiento que ha tenido la ciudad de México se maneja el concepto de *continuum* urbano y se refiere al crecimiento físico de una ciudad sin importar sus límites administrativos, puesto que el espacio geográfico es continuo.

Debido a la escala de estudio seguida en el análisis, el trabajo empieza a nivel ciudad-ciudad, para después pasar a la escala localidad-localidad; de tal manera se partió de un esquema muy general hasta llegar al nivel interurbano.

En el primer capítulo, se ubica la zona de estudio desde la perspectiva regional, para conocer su relación físico-social en este sentido, la escala regional proporciona elementos importantes de las primeras relaciones básicas en su

interacción con el país; posteriormente se describen sus principales características físicas, por ser en éstas donde primeramente impacta la infraestructura vial y donde la fricción espacial se hace presente.

En el segundo capítulo, se describen las incipientes relaciones entre las dos ciudades y el papel que desempeñó el espacio suburbano, la explicación de tales relaciones inicia desde su poblamiento, los hechos históricos que han influido, los primeros modos de transporte y la aparición de los subsiguientes, a qué incentivos responden y cómo queda conformado este espacio ante el inicio del presente siglo. Se delinean en este período las vías de unión y comunicación terrestre entre las dos ciudades que seguirán utilizándose, hasta la aparición de un nuevo modo de transporte el cual revolucionará los tiempos al acortarlos, el modo automotor, y por lo tanto se transformarán también las relaciones.

El tercer capítulo, hace referencia a las ciudades de México y Toluca, desde los inicios del siglo XX, hasta hoy en día, en este tiempo se suceden grandes cambios a partir de que la ciudad de México se somete a una creciente industrialización y surge la necesidad de habilitar una infraestructura vial que responda adecuadamente para hacer eficiente la intercomunicación con las ciudades aledañas; siempre vista desde esta escala, la ciudad crece exorbitadamente hasta llegar a conformar un *continuum* urbano de gran dimensión.

Este capítulo también se acerca al proceso que orienta el crecimiento de la ciudad de Toluca, observándose siempre su dependencia con respecto a la metrópoli, una etapa de industrialización implementada como una directriz nacional en un espacio absorbido por la dinámica metropolitana que requirió de la construcción, ampliación y mejoramiento de su infraestructura vial, adecuada a la escala urbano-regional que trajo como consecuencia un crecimiento urbano expansivo, por lo que la ciudad de Toluca en un período de tan sólo veinte años, consolidó su zona metropolitana.

También podrá constatarse la diferente respuesta espacial que originan las ciudades a través de un proceso desigual en las formas de crecimiento de la mancha urbana, asociado a la construcción y estructuración de los modos de transporte carretero.

En cuarto capítulo muestra, el impacto de la urbanización sobre el espacio interurbano, cuando las ciudades rebasan sus límites político-administrativos; así como las consecuencias de la implementación de la infraestructura vial. A través del estudio del espacio interurbano, podrá verse cómo este se transforma, tiende a reducirse conforme avanza el *continuum* urbano y se observa un creciente

aprovechamiento del mismo, al participar primero como receptor y después privatizándolo, en este proceso se constata que las vías de comunicación han sido los instrumentos clave de la variabilidad en la intensidad de su uso.

Finalmente, el estudio presenta una propuesta de zonificación, que tiende a diferenciar ritmos de integración del espacio interurbano a las ciudades, por lo que trata de ser un aporte al estudio de dicho espacio y su planeación en aras de un mejor conocimiento del mismo.



## CAPÍTULO I

### CARACTERÍSTICAS DE LA ZONA DE ESTUDIO

Este capítulo trata acerca de la situación física y regional que guarda el área de estudio, a partir de lo general, al ubicarla dentro de su región, hasta llegar a lo particular, con los municipios que atraviesan las vialidades terrestres México-Toluca, así como las características físicas que inciden en ellas.

#### 1.1 Estructura regional de la zona de estudio

En este apartado se ubica regionalmente a la zona de estudio, como parte de una gran región y qué particularidades comparte con otras áreas.

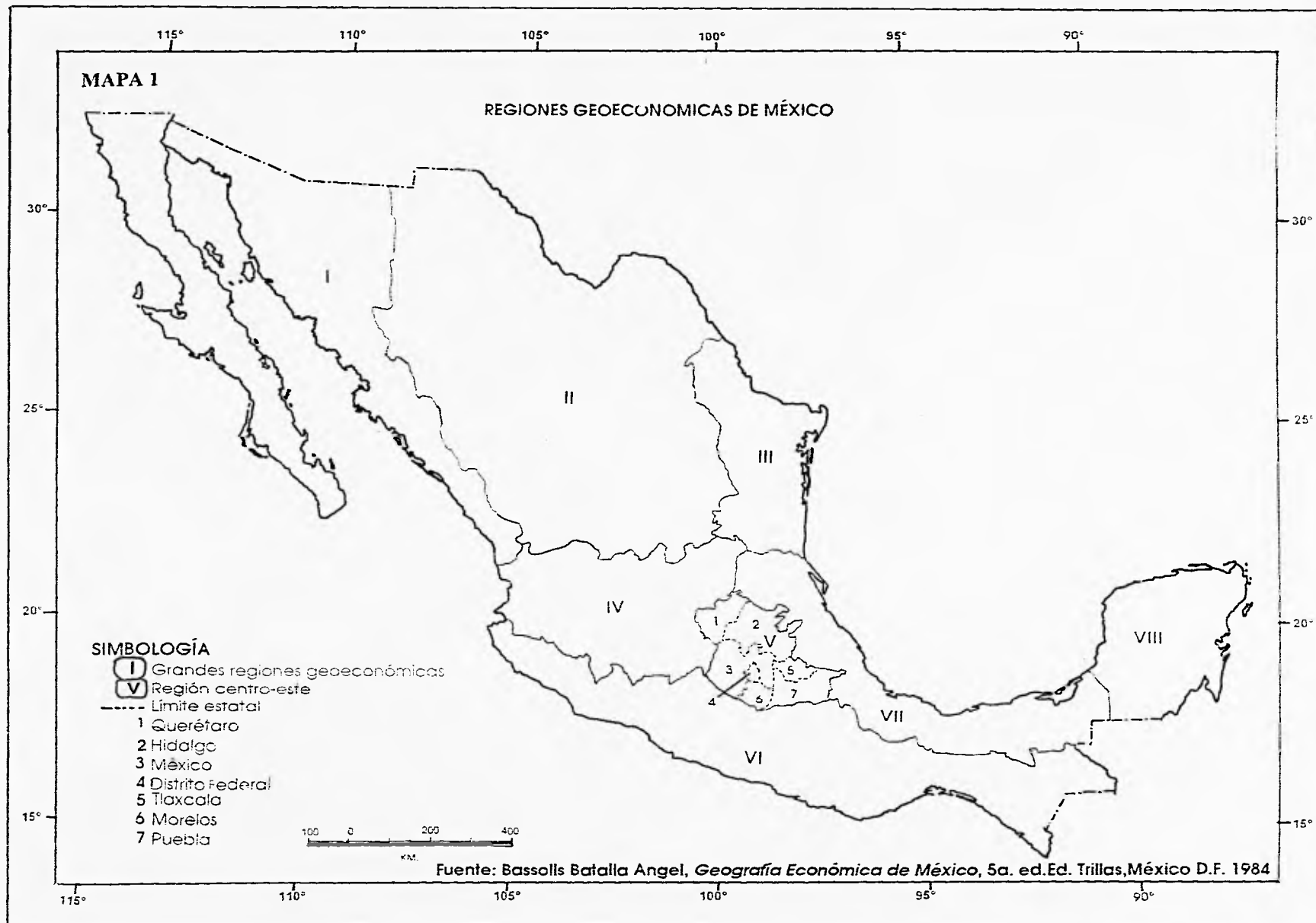
La división de regiones geoeconómicas hecha por el geógrafo Angel Bassols Batalla, consideró los siguientes criterios fisiográficos: situación geoeconómica, superficie, integración administrativa, topografía, clima, suelos y vegetación entre otros; criterios socioeconómicos: la importancia de las ciudades, el *hinterland*, el ambiente rural, las condiciones reales de trabajo y contrastes en las condiciones de vida en cada zona; así como indicadores de población, económicos y comerciales.

De acuerdo con la regionalización del país, éste queda dividido en 8 grandes regiones. El área de estudio se ubica en la región geoeconómica Centro-este, dicha región abarca los estados de México, Puebla, Querétaro, Hidalgo, Morelos, Tlaxcala y el Distrito Federal (ver mapa 1).

Los principales factores de integración para la conformación de esta región, fueron la existencia de recursos naturales, la expansión de las principales actividades económicas como la agricultura y la ganadería, el incremento del comercio de y hacia la ciudad de México, la política centralista y la fundación de ciudades y villas desde la época colonial.

La región Centro-este, se subdivide, a su vez, en varias regiones medias: la Huasteca hidalguense, centro-sur de Hidalgo, sur de Querétaro, Sierra norte de Puebla, Distrito Federal y los valles de México y Toluca, el área de estudios se localiza en estas dos últimas.

Según Bassols, la situación geográfica y geoeconómica de estas regiones medias, así como la existencia de sus variados recursos naturales fue fundamental para atraer a los pobladores de las mismas, desarrollándose principalmente las actividades primarias en los valles de la zona. La situación



geográfica del área fue decisiva para la expansión del imperio azteca y más tarde sirvió para el mismo fin a los españoles, ya que dicha zona ofrecía la posibilidad de introducir cereales y cultivos procedentes de España; otra de las ventajas era la cercanía a importantes explotaciones mineras.

Con los asentamientos españoles en el altiplano mexicano, se fundan varias ciudades, entre ellas la ciudad de México, Puebla y Toluca, las cuales junto con el resto del Valle de México se caracterizan por conformar actualmente una zona densamente poblada que comprende a nivel nacional más del 30% de la población total y el 34% de la población económicamente activa, sobre una superficie del 5% del territorio, como se aprecia en el cuadro 1:

**Cuadro 1. Superficie y Población de la región Centro Este.**

ENTIDAD	SUPERFICIE EN KM <sup>2</sup>	%	POBLACIÓN	%	POBLACIÓN OCUPADA	%
D.F.	1,479	0.1	8,235,744	10.1	2,961,270	12.3
HIDALGO	20,813	1.1	1,888,366	2.3	508,551	2.1
MEXICO	21,355	1.1	9,815,795	12.0	2,860,976	11.9
MORELOS	4,950	0.2	1,195,059	1.5	359,813	1.5
PUEBLA	33,902	1.7	4,126,101	5.0	1,110,489	4.6
QUERETARO	11,449	0.6	1,051,235	1.3	298,222	1.2
TLAXCALA	4,016	0.2	761,227	0.9	203,908	0.8
TOTAL	97,964	5.0	27,073,577	33.3	8,303,229	34.5

Fuente: INEGI, *XI Censo General de Población y Vivienda 1990*, Resumen General (ver bibliografía).  
García de Miranda Enriqueta y Falcón de Gyves Zaida, *Nuevo Atlas Porrúa de la República Mexicana*, México D.F., 6ª. ed. edit. Porrúa 1984.

Las regiones medias que conforman el área de estudio se caracterizan también por la localización de importantes asentamientos industriales; destacan el corredor industrial Lerma-Toluca, la zona de Vallejo-Tlalneantla y las zonas de Naucalpan y Cuautitlán, entre otras. Asimismo, por la Población Económicamente Activa, PEA, que ocupa dicho sector (38.4%) y la importancia económica que tiene la actividad al aportar más del 30% del Producto Interno Bruto a nivel nacional.

Estas regiones cuentan además con una infraestructura importante que la convierten en una zona de gran interés para inversionistas nacionales y extranjeros por el gran mercado potencial.

Dada la importancia de la ciudad de México como polo concentrador de la economía, la política y el poder, ha sido una influencia fundamental en el desarrollo de todas las ciudades del país y especialmente las que se ubican dentro de su *hinterland*, que abarca los estados de Hidalgo, Morelos, Tlaxcala,

Puebla y México, los cuales han mantenido una relación de dependencia con respecto a la ciudad de México.

La situación de la ciudad de México y las políticas poblacionales que genera, se ven reflejadas en el entorno físico espacial de las ciudades periféricas como es el caso de Toluca, y da lugar a un incremento de las relaciones comerciales e industriales; la expansión urbana entre ambas ciudades ocasiona se agrave la problemática de la ciudad de México por la falta de acceso a un espacio encarecido, la mancha urbana tiende a extenderse sobre su espacio inmediato, es decir a los municipios del estado de México.

### 1.2 Ubicación

Territorialmente, la zona de estudio se localiza dentro de los límites político-administrativos del Distrito Federal y del Estado de México (ver mapa 2). En el caso del primero, comprende las delegaciones de Cuajimalpa y Alvaro Obregón, en el segundo, ocho municipios, dos de ellos conurbados a la ciudad de México, siendo estos Huixquilucan y Naucalpan de Juárez, los otros seis son Lerma, Ocoyoacac, Metepec, San Mateo Atenco, Xonacatlán y Toluca (ver mapa 3).

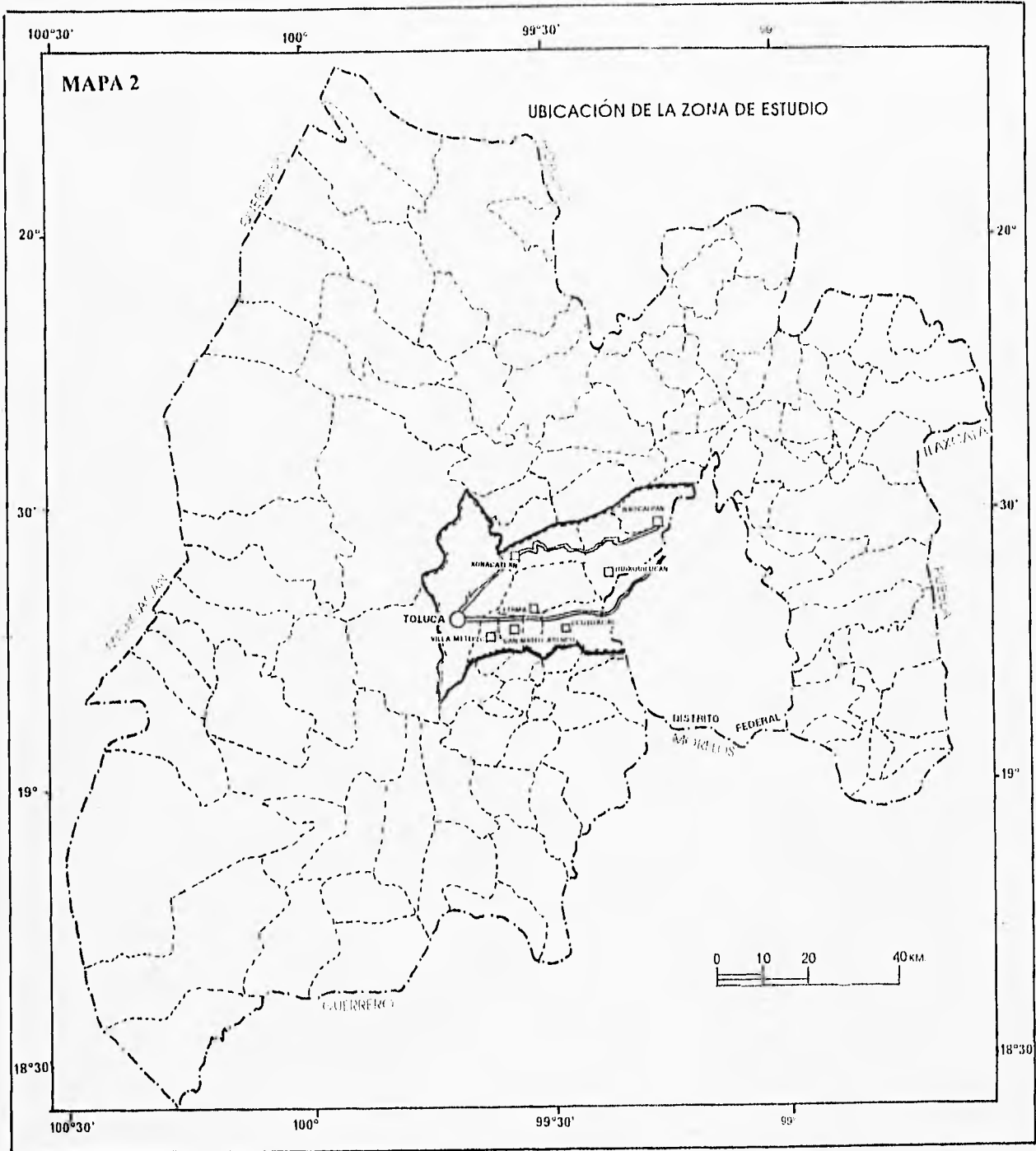
Dicho espacio se localiza en un área considerable, ya que ocupa 1320 kilómetros cuadrados de superficie, distribuidos como se observa en el cuadro 2.

**Cuadro 2. Municipios y delegaciones de la zona de estudio**

UBICACION	MUNICIPIO	SUPERFICIE (KM <sup>2</sup> )
Delegaciones del Distrito Federal	Alvaro Obregón	77.20
	Cuajimalpa	80.95
Municipios del Edo. de México conurbados al D.F.	Naucalpan	149.86
	Huixquilucan	141.53
Otros municipios de Estado de México	Lerma	192.58
	Metepec	66.87
	Ocoyoacac	124.41
	San Mateo Atenco	33.54
	Toluca	420.14
	Xonacatlán	32.87
<b>TOTAL</b>	<b>10 Municipios</b>	<b>1319.95</b>

Fuente: Secretaría de Gobernación, *Información básica de los municipios de México*, México D.F., 1992.

Una vez ubicada la zona se hará referencia al territorio que cruzan las vialidades a analizar. Dicho espacio, está delimitado por las dos principales carreteras que comunican a la ciudad de México con la ciudad de Toluca,



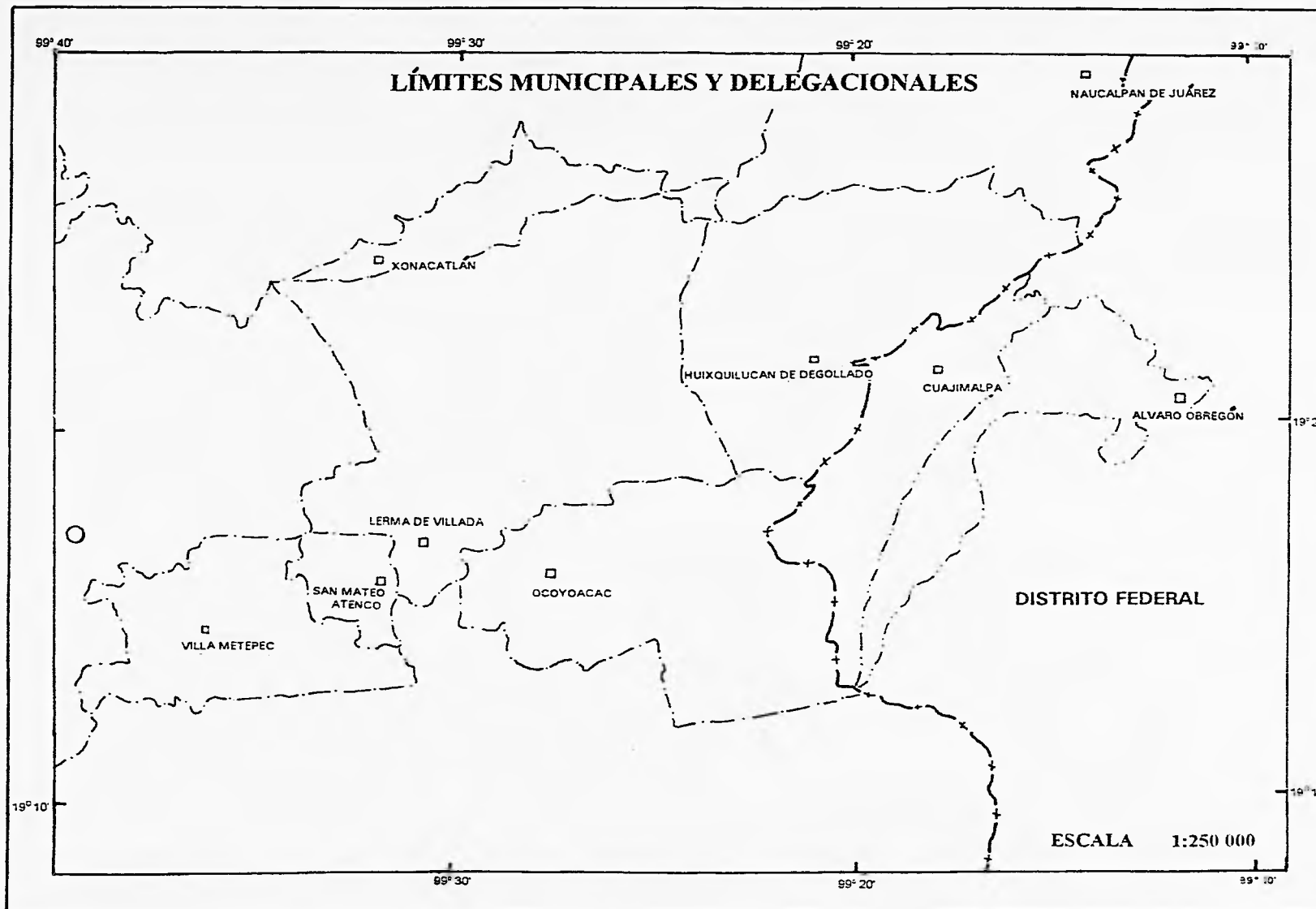
**SIMBOLOGÍA**

- Límite estatal
- ..... Límite municipal
- Delimitación de la zona de estudio
- ==== Carretera
- Ciudad capital
- Cabecera municipal

Fuente:

SCT, Dir. General de Planeación, Estado de México, 1987

MAPA 3



**SIMBOLOGIA**

- +—+ Límite estatal
- Límite municipal
- Límite delegacional
- Ciudad capital
- Cabecera municipal

Fuente: Gobierno del estado de México, *Plan municipal de desarrollo urbano*, escala, 1:250 000, Toluca, México, 1984.

García de Palacios Roji Clara, *Ciudad de México, Área metropolitana y sus alrededores*, escala 1:30 000, *Guía Roji*, 62 ava. ed. México, D.F. 1994

mismas que forman una especie de elipse sobre el área de estudio (ver mapa 4), estas carreteras son: la Federal libre México-Toluca 134 y la México-Toluca 15 .

La carretera Federal libre México-Toluca 134, atraviesa la zona de estudio en la parte norte (ver mapa 4 ), inicia en el municipio de Naucalpan donde se une con la carretera México-Querétaro o bien a la ciudad de México por medio del Boulevard Manuel Ávila Camacho; atraviesa dicho municipio por la parte sur hasta llegar a una zona montañosa, donde la carretera tiene infinidad de curvas debido a la topografía (ver fotografía 1).

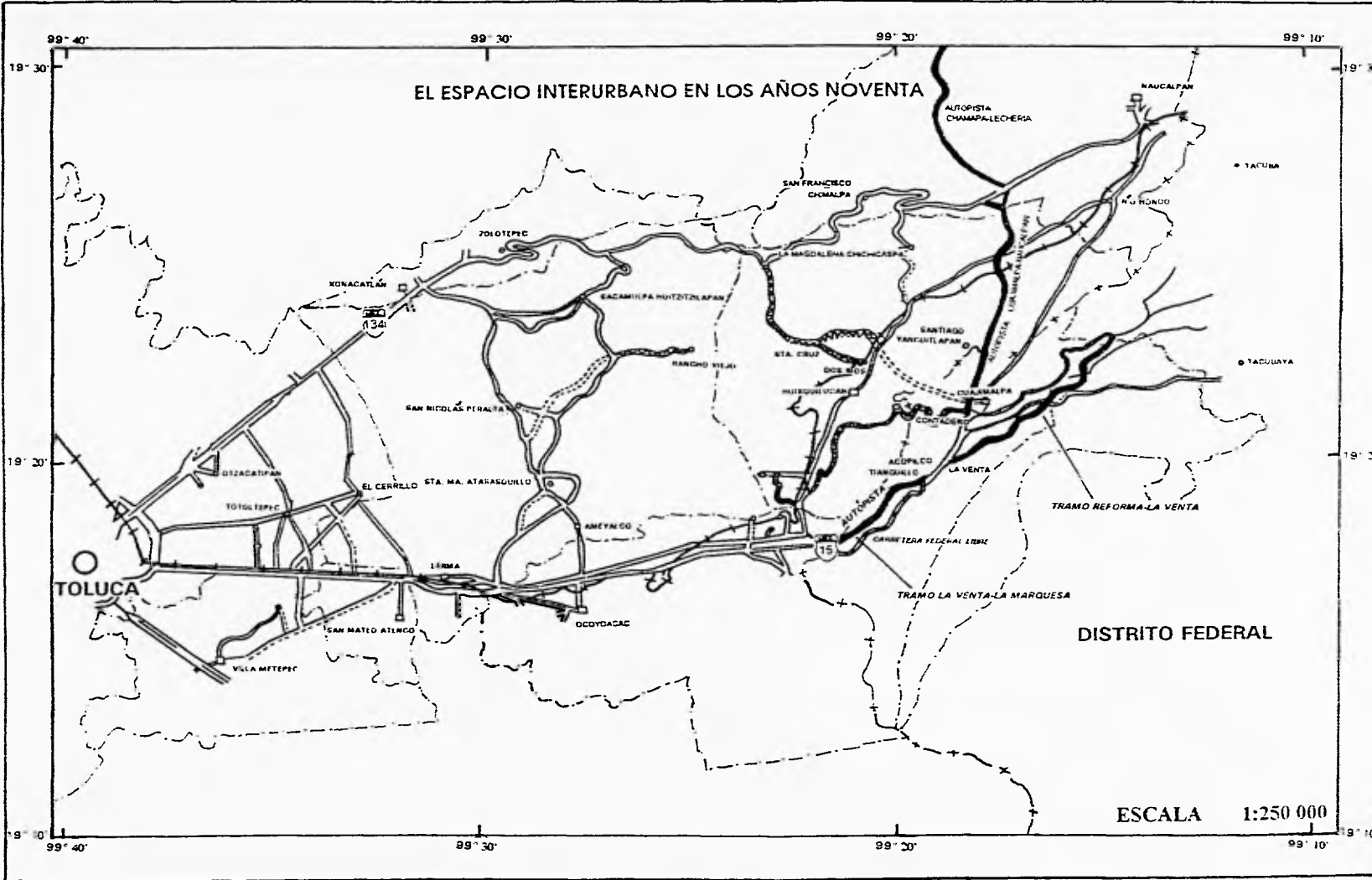
#### FOTOGRAFÍA 1



En la fotografía se observa parte de la carretera México 134, en la sección montañosa, se aprecia gran cantidad de curvas.

La carretera 134 cruza la parte norte del municipio de Huixquilucan con rumbo a Toluca, después entra al municipio de Lerma también por la parte norte e ingresa al municipio de Xonacatlán por la parte centro y sur, pasa por el pueblo de Zolotepec y por la cabecera municipal; finalmente llega al municipio de Toluca por el noreste, atraviesa la ciudad y sale por el noroeste.

MAPA 4



**SIMBOLOGÍA**

- + - + - + - Límite estatal
- - - - Límite municipal o delegación
- + + + + Ferrocarril
- Carretera de cuota dividida modernizada
- == Carretera pavimentada
- === Carretera revestida libre
- - - - Terracería
- - - - Brecha
- - - - Camino rural
- Ciudad capital
- Cabecera municipal
- Localidad

Fuente: SCT, *Estado de México*, escala 1: 400 000, Toluca, México, 1987.  
 García de Palacios Roji Clara, *Ciudad de México, Área metropolitana y sus alrededores*, escala 1:30 000,  
*Guía Roji*, 52 ava. ed. México, D.F. 1994



Una característica muy importante que distingue a dicha carretera es que comunica a varias localidades ubicadas a sus márgenes (Xonacatlán, Zolotepec, etc). Dándole un carácter de enlace a dicho modo al impulsar la comunicación interurbana (ver fotografía 2).

FOTOGRAFÍA 2



A las margenes de la carretera México 134, se aprecia la ubicación de asentamientos poblacionales, así como el impactos sobre su entorno, al quedar zonas totalmente desforestadas.

La carretera México-Toluca 15 (cuota y libre), inicia en la avenida Paseo de la Reforma (delegación Miguel Hidalgo en el Distrito Federal), atraviesa la delegación Alvaro Obregón en la parte norte y llega a la delegación Cuajimalpa, donde pasa cerca de las poblaciones de Contadero, La Venta y Acopilco. En la localidad de La Venta inicia el tramo de la nueva autopista 10.8 Km. de longitud y termina en La Marquesa, en dicho tramo las carreteras libre y de cuota corren casi paralelas, sin embargo el nuevo tramo presenta varias ventajas al reducir considerablemente el número de curvas, a consecuencia de las cuales el número de accidentes era muy elevado, "Esto ha provocado continuos accidentes, muchos de ellos fatales. Según estadísticas fallecen en promedio 15 personas en

112 percances a lo largo del año,"<sup>5</sup> por lo que fue necesario aplicar a dicho tramo "...especificaciones de tipo autopista: menor grado de curvatura y pendiente, más amplitud (hasta seis carriles de circulación), mayor longitud de visibilidad, menor consumo de combustible y, por consecuencia un menor deterioro de los vehículos."<sup>6</sup> El trayecto de las carreteras libre y de cuota, se unen en La Marquesa (ver fotografía 3) y forman nuevamente una sola carretera que atraviesa el norte del municipio de Ocoyoacac.

FOTOGRAFÍA 3



A la izquierda se observa la unión entre la carretera México 15 libre y de cuota. También se aprecia el impacto de la zona comercial en el Parque Nacional Miguel Hidalgo (La Marquesa), el cual en la parte montañosa se encuentra menos dañado.

La carretera se interna en el municipio de Lerma por el sur, y sigue por el corredor industrial Lerma-Toluca. Más adelante atraviesa la parte norte de San Mateo Atenco, en los límites del municipio, posteriormente atraviesa Metepec y por último se une al Paseo Tollocan para llegar a la ciudad de Toluca.

<sup>5</sup> SOP. "La nueva carretera a Toluca," Obras. Diciembre, 1987, pág. 23

<sup>6</sup>*Ibidem*

### 1.3 Descripción física

La zona de estudio se ubica según la división física elaborada por el INEGI, en la provincia fisiográfica del Eje Neovolcánico y específicamente en la subprovincia de Lagos y Volcanes de Anáhuac, la cual incluye al Distrito Federal y los estados de México, Morelos, Puebla, Hidalgo y Tlaxcala.

La subprovincia está conformada por sierras volcánicas y amplios vasos lacustres, al oeste la cubre la cuenca de México, así como el valle de Toluca y la sierra del Zinantécatl (Nevado de Toluca), algunos escudos volcánicos y lomeríos antiguos, así como el valle del río Lerma.

La zona del valle de Toluca posee rasgos geomorfológicos característicos de un vaso lacustre, cuyos remanentes actuales dan origen al río Lerma y se localizan en los municipios de Lerma, Almoloya del Río y Mexicalcingo, con profundidades que alcanzan dos o tres metros.

Fisiográficamente, el área de estudio se ubica en dos zonas contrastantes: la zona montañosa perteneciente al límite occidental de la cuenca de México y la parte plana del valle de Toluca.

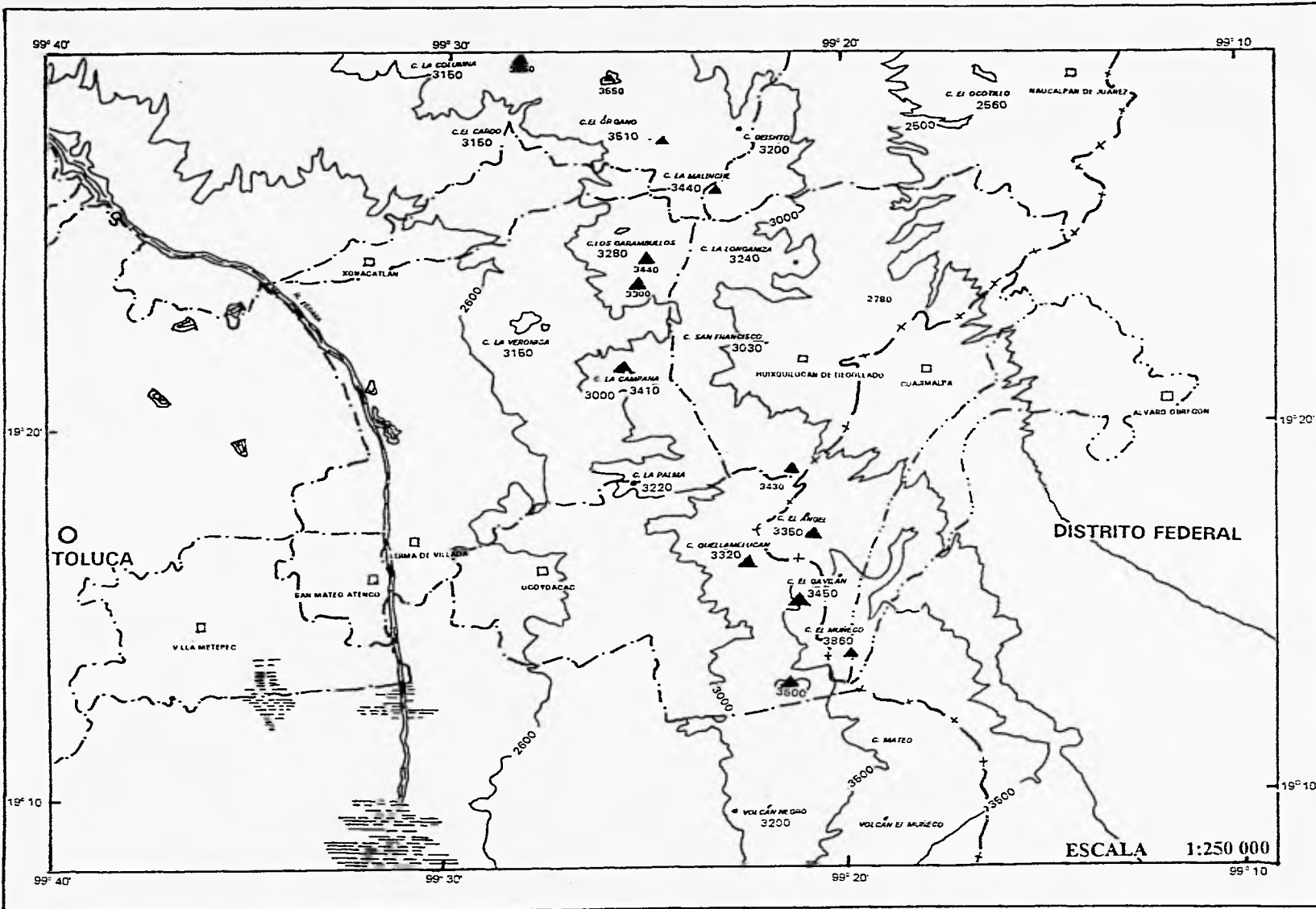
La parte montañosa está representada por varias sierras; entre ellas la Sierra de las Cruces, la cual se extiende de norte a sur por la zona de estudio, atraviesa por la delegación Cuajimalpa y se extiende por los municipios de Naucalpan, Huixquilucan y Ocoyoacac. Dicha sierra es de formación reciente, de origen volcánico con más de 3000 metros de altitud, ejemplo de ello son los cerros de San Francisco, La Longaniza, El Ángel, El Gavilán entre otros (ver mapa 5).

Dentro de la zona montañosa, se encuentran también otros tipos de topofomas, como barrancas y cañadas, sobre todo en los municipios de Naucalpan (zona de San Francisco Chimalpa) y Huixquilucan (las cañadas de los ríos Salto del Agua y Hondo). En la delegación de Cuajimalpa se localizan las cañadas el Rancho, el Carbonero, Palomas y las barrancas de Muculoa, Capoltitlán y Hueltatitla y en Alvaro Obregón las barrancas de Santa Fe.

Como se puede apreciar tanto en el mapa 5, como en el perfil topográfico, la zona montañosa por su misma sinuosidad presenta ciertas limitantes para la construcción de las carreteras, por lo que ésta presenta gran número de curvas en el intento de rodear los grandes cerros, lo cual ha motivado un mayor tiempo en el recorrido.

MAPA 5

OROGRAFÍA DE LA ZONA DE ESTUDIO



SIMBOLOGIA

- + - + - + Límite estatal
- - - Límite municipal
- - - " delegacional
- Ciudad capital
- Cabecera municipal
- 700 — Curvas de nivel
- ≡ Zona sujeta a inundaciones
- ▲ Picos de más de 3300 m. de altitud

Fuente: INEGI, Carta topográfica, Carta Toluca E-14-A-38, Escala 1:50 000, 7 a. impresión 1990.  
 Gobierno del estado de México, Carta geográfica del estado de México, escala, 1:250 000, Toluca, México, 1984.

Con la construcción de la autopista México-Toluca, se reduce considerablemente el tiempo de traslado al acortarse la distancia por medio de un túnel a través de la montaña y un puente que salva un barranco, así como la pendiente de la carretera, que actualmente es menor a 5 grados, mientras que en la carretera libre llega a ser de 10 a 15 grados, todo esto implica cambios e impactos ambientales, ocurridos principalmente en la zona montañosa, por la construcción de vialidades para la gran urbe.

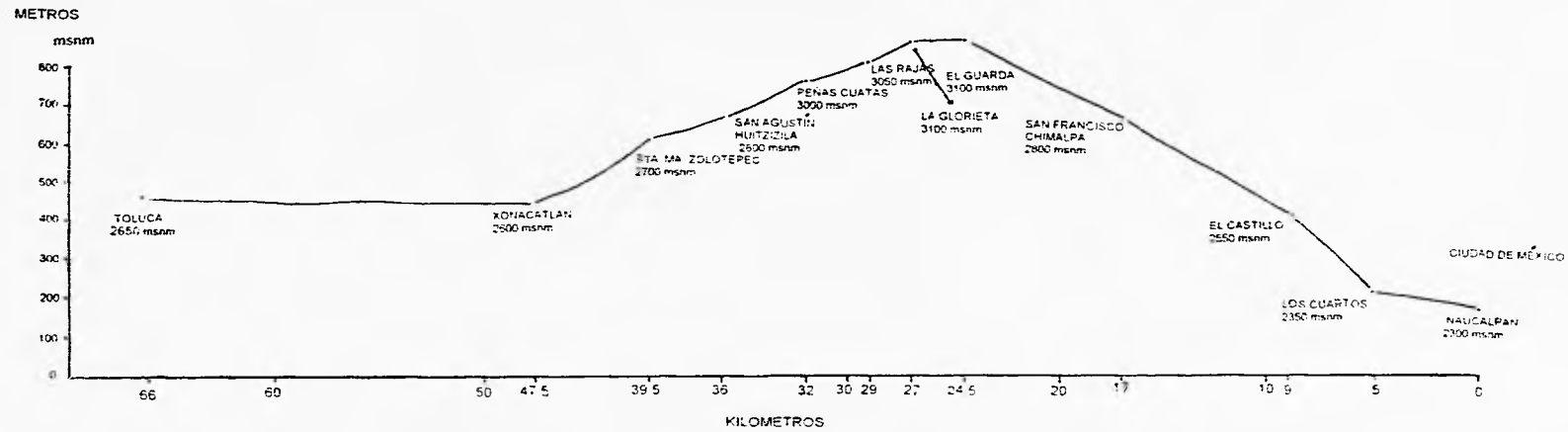
La otra zona que conforma el área de estudio corresponde a la parte plana, la cual está representada por el valle de Toluca. Abarca la totalidad de los municipios de San Mateo Atenco, Metepec, Toluca y parte de los municipios de Lerma, Xonacatlán y Ocoyoacac. Esta zona se distingue por la localización de asentamientos poblacionales establecidos desde la época prehispánica y colonial, el desarrollo de las actividades agrícolas desde antaño y actualmente el establecimiento de zonas industriales, así como áreas dedicadas a las actividades recreativas como la zona de La Marquesa donde destacan los pequeños valles Del Silencio, El Conejo y la laguna de Salazar, entre los más importantes.

Para tener una clara idea de la topografía por la cual atraviesan las carreteras de México-Toluca, a continuación se describe el trayecto altitudinal de las mismas (ver perfiles topográficos).

Carretera Federal libre México 134: inicia en el municipio de Naucalpan a una altitud de 2300 metros con dirección suroeste. Avanza a través del parteguas, a la altura de la población de Los Cuartos alcanza los 2350 m. y continúa ascendiendo hasta llegar a San Francisco Chimalpa (2800), posteriormente, hace un zigzag y asciende a los 2850 metros, rodea algunos cerros y sigue por la curva de los 2800, luego sigue un terreno sinuoso para llegar a los 3100 metros en la localidad El Guarda, perteneciente al municipio de Huixquilucan, continúa su recorrido hacia el oeste; con una pronunciada pendiente llega a la localidad La Glorieta (3100), y a partir de la población de las Rajas (3050) comienza el descenso, al llegar al valle de Toluca la carretera se encuentra a los 2600 metros.

Carretera México 15: inicia a partir de la unión de las avenidas Paseo de la Reforma y Constituyentes en el Distrito Federal a una altitud de 2300 metros, asciende rápidamente en dirección suroeste y en la población de Santa Fe se ubica a los 2600 m., continúa su trayecto sobre una suave pendiente y a la altura de Cuajimalpa alcanza los 2750 metros. Después en la localidad de La Venta tiene una altura de 2870 m., continúa por esta curva y asciende a los 3000

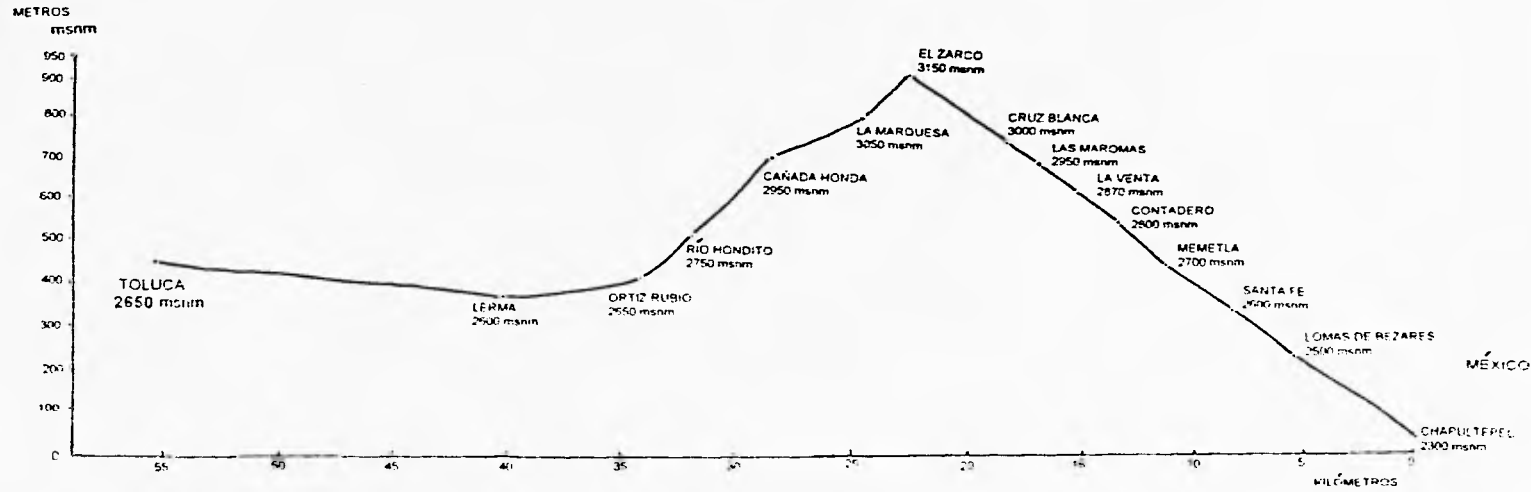
### PERFIL TOPOGRÁFICO DE LA CARRETERA MÉXICO-TOLUCA 134



Como se observa en el corte topográfico, entre el municipio conurbado de Naucalpan y la ciudad de Toluca, existe un altura a vencer de aproximadamente 800 m. en 20 km. de ascenso continuo, y para llegar a la ciudad de México desde Toluca hay que ascender aproximadamente 500 m. en 21.5 km. lo que denota una menor pendiente, sin embargo las pendientes a salvar son un reto y una lucha continua para el hombre que busca dar salida y mantenimiento a una ciudad de enormes proporciones.

Elaborado en base a la información de una carta topográfica, INEGI, Carta Toluca E14-A-38 Escala 1:50,000.

PERFIL TOPOGRÁFICO DE LA CARRETERA MÉXICO-TOLUCA 15



La complejidad del ascenso para salir de la ciudad de México, se observa en este corte topográfico, donde se requiere subir aproximadamente 850 mts. en 22 km. y descender 500 mts. en 14 km., salvando pendientes de más de 10 grados.

Elaborado en base a la información de una carta topográfica, INEGI, Carta Toluca E-14-A-38, INEGI, Escala.1: 50 000

metros en la población de Tantoco. Sigue la forma del relieve y asciende a los 3150 metros en El Zarco y luego desciende por un relieve sinuoso para ubicarse a una altura de 3050 metros en La Marquesa; describe varias curvas hasta llegar a la localidad de Río Hondito (2750 m.), continúa su descenso hasta los 2600 metros en el municipio de Lerma. A partir de este punto la carretera se torna recta con algunas desviaciones (ver fotografía 4), como cuando rodea la cabecera municipal de este municipio para llegar a la ciudad de Toluca.

#### FOTOGRAFÍA 4



En la fotografía se observa la entrada al valle de Toluca, donde la carretera México 15 se torna casi recta.

La topografía caracteriza al clima de la zona, el cual presenta también dos variantes. En la zona montañosa el clima corresponde a un templado semifrío subhúmedo C(E)(w<sub>2</sub>)(w), el más húmedo de los semifríos, con régimen de lluvias en verano y precipitaciones en el mes más seco de 40 mm.

La precipitación media anual es mayor a 800 mm. y la mayor incidencia de lluvias es en julio con un rango de precipitación que fluctúa entre los 200 y 210 mm. la mínima corresponde a febrero con un valor menor a 10 mm.

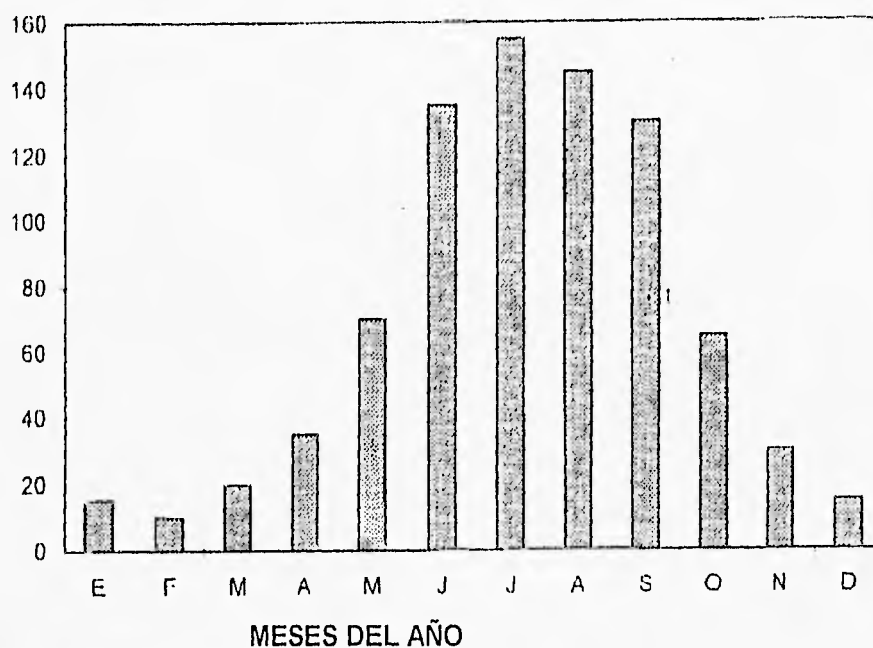


La temperatura media anual oscila entre 4° y 12° C. La máxima temperatura (entre 12° y 13° C.) se presenta en los meses de abril y mayo, los meses más fríos son enero y diciembre ambos con una temperatura que oscila entre 8° y 9° centígrados.

En la zona del valle el clima es templado subhúmedo C(w<sub>2</sub>)(w), el más húmedo de los templados, con lluvias en verano y un porcentaje en época invernal menor a 5 mm. La temperatura media anual oscila entre 12° y 18° C; el mes más cálido es mayo con una temperatura entre 14° y 15° C, el mes más frío es enero con una temperatura de 11° y 12° C.

La mayor incidencia de lluvias se presenta en julio y fluctúa de 150 y 160 milímetros. La sequía se registra en los meses de febrero y diciembre, con una precipitación menor a 10 mm. A continuación se presenta una gráfica de la precipitación promedio mensual a lo largo del año en la estación Toluca.

Gráfica 1. Precipitación en la estación Toluca durante un año.



Fuente: INEGI, Carta estatal de climas, Escala 1:500,000, 1975.

El clima de la zona desempeña un papel muy importante, ya que las bajas temperaturas ocasionan escarcha en la carretera, sobre todo durante las mañanas y principalmente en la época invernal, lo que la hace sumamente peligrosa para la circulación vehicular; asimismo las fuertes lluvias ocasionan deslaves, erosionan el suelo y provocan algunos derrumbes, lo que hace

necesario realizar de manera periódica trabajos de mantenimiento en la carretera.

En este capítulo se ubicó la zona de estudio dentro del espacio geográfico del que forma parte, es de resaltar el relieve montañoso que atraviesan las carreteras y divide ambas ciudades, no obstante los costos económicos que representa la comunicación entre ellas, son parte de una misma región geoeconómica.

En el siguiente capítulo se hará alusión al desarrollo de la zona de estudio dentro de la evolución de la región.

## CAPÍTULO II

### EL PAPEL DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL TERRESTRE DESDE LA ÉPOCA PREHISPÁNICA HASTA PRINCIPIOS DEL SIGLO XX.

Este análisis consiste en explicar la importancia de los caminos en las diferentes etapas históricas, destaca la función de los mismos en la zona de estudio al vincularlos a un contexto económico y urbano.

#### 2.1 El relativo aislamiento prehispánico

Aunque el mundo prehispánico no contó con el apoyo de un instrumento tecnológico clave como fue el uso de animales de tiro (caballar, asnal, camélidos o vacunos), las culturas prehispánicas del centro de México establecieron y desarrollaron intensas relaciones sociales y económicas que vencieron obstáculos propios de la naturaleza (relieve, clima, etc.) y la distancia, como se demuestra a través de las relaciones México-Toluca.

En esta época, lo que hoy se identifica como la ciudad de México, tenía gran importancia por el poder político, económico y religioso que se concentraba en la gran Tenochtitlán, cuya influencia se dejó sentir en gran parte del país, por lo que los caminos jugaron un papel relevante en la expansión del imperio mexicana.

Entre las principales actividades efectuadas por los pueblos indígenas están las relacionadas con la agricultura, la alfarería y el comercio.

La actividad más intensa fue el comercio, cuyos escenarios eran los tianguis; entre ellos el de Toluca y Tlatelolco, este último de gran alcance según crónicas de Sahagún "...acudían a él gentes desde los lejanos países de Xalisco y Cuauhtemalla que además de la necesidad de mercancías, venían a tomar parte de los festejos y juegos sobre todo el de pelota."<sup>7</sup> El sustento del imperio mexicana derivó de una estrecha relación con su entorno, para hacerse de los recursos necesarios en la manutención, a través de una diversidad en sus relaciones comerciales con los demás pueblos. Como parte del sistema económico, los caminos favorecieron y propiciaron la expansión territorial de un imperio que requería cada vez más recursos.

La ciudad de Tenochtitlán mantenía comunicación con regiones muy alejadas, su dominio abarcaba hacia el norte hasta Zacatecas y las Huastecas, por el este se extendía hasta las costa del Golfo de México, al occidente limitaba su poder

<sup>7</sup>S.O.P. *Suplemento 77*, Dic. 1974, pág. 4

con el Nayar (Nayarit) y Michoacán, hacia el suroeste con Oaxaca, al sureste con Yucatán y al sur con Guatemala.

Los caminos jugaron papeles importantes en la expansión bélica y el comercio, por la utilidad que le daban los pochtecas a éstos. Los pochtecas eran un grupo perteneciente a una casta privilegiada, que además de ser mercaderes y embajadores, también hacían labores de espionaje, "...inspeccionaban a conciencia el poder del enemigo, sus sistemas de defensa, sus posibilidades de resistir en caso de un ataque, y llevaban una relación exacta de los caminos que conducían a esos pueblos para que por ellos pasaran los guerreros con la seguridad de no perderse",<sup>8</sup> asimismo estos comerciantes transportaban sus productos a través de angostos caminos sobre la espalda de los "tamemes".

Los caminos eran también importantes para los hombres encargados del correo "paynani" (que corre ligeramente), los que emprendían la carrera por los caminos hasta donde había un "Techialoyan", lugar donde vivían los corredores y eran relevados.

La red de caminos prehispánicos era amplia y los diferentes señoríos establecidos al interior del Valle de México se mantenían comunicados de norte a sur y de poniente a oriente por varias calzadas, por ejemplo la "... Calzada de Nonoalco y la de Tlacopan que se complementaron para mantener las relaciones con los pueblos del oriente de la ribera occidental de la Laguna de México y sirvieron también para conducir al ejército y comerciantes a través de los caminos de la montaña hasta las fronteras del pueblo michoacano".<sup>9</sup> Aunque los transportes estaban limitados a la fuerza humana y a las condiciones en que se encontraban las veredas permitieron el acceso a lugares cada vez más distantes para tener entre otros el sometimiento de los pueblos dominados.

En esta época, se genera una ciudad de múltiples relaciones con sus áreas circunvecinas y dentro de esta región la ciudad de Tenochtitlan fungió como centro rector de las actividades del altiplano central. En torno suyo gravitaban las diferentes localidades, hasta en cierta medida autónomas del poder central. Sin embargo, estaban obligadas a pagar tributos en especie, trabajar la tierra y laborar en actividades relacionadas con la construcción de obras públicas, donde el rubro de caminos y calzadas revestía gran importancia.

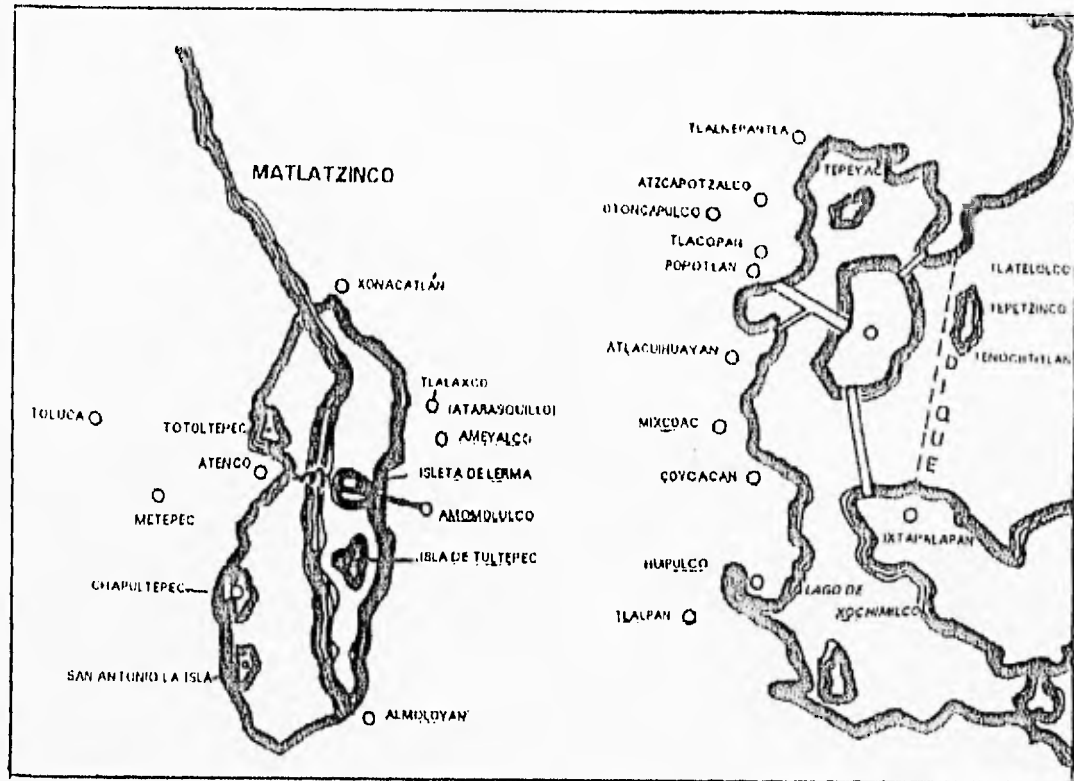
Los asentamientos y poblaciones de la época prehispánica eran pequeñas localidades distribuidas en el valle de México, como se ve en la siguiente figura.

---

<sup>8</sup> Ortiz Hernán Sergio, *Caminos y transportes en México*, Méx. SCT y FCE, 1994 pág. 96

<sup>9</sup> González Aparicio Luis, *Plano reconstructivo de la ciudad de Tenochtitlán*, México, INAH, 1973 pág. 57

Figura 2. Zonas lacustres del valle de México y Matlatzinco



Fuente: Romero Quiroz J. *La ciudad de Lerma*, México., H. Ayuntamiento de Lerma 1970-1972, Palacio Municipal de Lerma, 1971.

En la figura 2, se observan partes de los valles de México y Toluca, a la derecha se ve lo que fueron los antiguos lagos que rodeaban la ciudad de Tenochtitlán y algunas poblaciones como Tlatelolco, Tlacopan (hoy Tacuba), Mixcoac, Coyoacán, Ixtapalapan, etc. A la izquierda se localiza el reino Matlatzinco, población de origen náhuatl, que vivió en torno a la laguna de Lerma, donde se ubicaron también otros asentamientos poblacionales: Toluca, Lerma, Metepec, etc.

Las ciudades de la época, eran pequeñas aglomeraciones con población de clases privilegiadas como sacerdotes, artesanos, militares y gobernantes; dichas ciudades tenían calzadas y edificios que formaban una ciudad bien establecida y homogéneamente trazada. En los alrededores de estas ciudades existían

pequeños poblados dispersos que concentraban al resto de la población indígena dedicada a la agricultura y a la alfarería principalmente.

En esta etapa, la traza urbana de la ciudad de Tenochtitlán se caracterizó por presentar amplias calzadas para la comunicación interna, poseer una vasta red de veredas para el tránsito humano, lo cual propició la comunicación y el comercio de las distintas localidades del imperio de Tenochtitlán, hecho que se observa en las figuras.

## 2.2 Época colonial: Toluca granero de la ciudad de México

Durante este período, la influencia de la ciudad de México se hace sentir en los alrededores de la misma, y da origen a nuevos asentamientos de población, como es el caso del valle de Toluca, sobresale la situación que guarda la ciudad de Toluca como consecuencia de las relaciones cada vez más estrechas entre ambas ciudades.

La cercanía del valle de Toluca se aprovechó para abastecer a la ciudad central, entre las actividades más importantes en la región de Toluca estaban las relacionadas con la agricultura la cual abastecía a un amplio mercado por lo que se dice, "...entre las regiones agrícolas que producían los alimentos para sostener a la población de las minas y ciudades, estaban las de los valles de México, Puebla, Toluca, Morelia, el Bajío, el centro de Oaxaca, Jalisco y otras".<sup>10</sup>

La ganadería fue otra actividad que también se desarrolló en el valle de Toluca, "...las tierras del Valle de Toluca eran vistas como sitio de ganado, por lo que a veinte años de la conquista, los indígenas se quejaban de la destrucción de sus sementeras,"<sup>11</sup> esta actividad fue impulsada, entre otras razones, por la cercanía del Valle con la ciudad de México y la necesidad de abastecer a ésta con animales para el trabajo y la alimentación "...De igual modo de la región de Toluca fluía el ganado en pie para el alimento de la capital."<sup>12</sup>

Aparte de las relaciones comerciales entre las ciudades de México y Toluca, existían múltiples intereses económicos y políticos que mantenían subordinada a Toluca, ejemplo de ello era el comercio, el cual "...reforzaba a la élite urbana y sólo las sobras nutrían a las oligarquías locales".<sup>13</sup> Los comerciantes actuaban como intermediarios entre los poderosos colonizadores y la población con escasos recursos, otra actividad que desempeñaban los comerciantes, importante por el tema de estudio, era el mantenimiento y operación de las recuas de mulas, actividad de la que se tratará con mayor detalle en el siguiente apartado.

Con la llegada de los españoles arriban también los carros tirados por mulas y caballos, con esto se incrementan las posibilidades para el transporte de carga y pasaje, por lo cual se requiere modificar las características físicas de los caminos. Entre los cambios indispensables, fue necesario buscar pendientes más

---

<sup>10</sup> Ortiz, *op. cit.*, pág. 96.

<sup>11</sup> Zavala Silvio, "Apuntes sobre la región de Toluca..." *Temas de Historia Mexiquense*, Méx. 1988, pág. 81

<sup>12</sup> Ortiz, *op. cit.* pág. 107

<sup>13</sup> Tutino John, "Los españoles de las provincias..." *Haciendas, Pueblos y Comunidades*, pág. 167

suaves y las antiguas veredas prehispánicas tuvieron que ensancharse para convertirse en caminos ya sea carreteros o de herradura; además se construyeron los caminos reales los cuales tenían una característica particular, ya que al estar al servicio de la corona, se debía pagar un peaje por derecho de paso.

El ser catalogado como camino real supone que debía pagar todo aquel que lo utilizará con cualquier fin, se dice "...el ganado vacuno es bien sabido lo mucho que deteriora los caminos, pero atendiendo que es un alimento de primera necesidad solo se cobrará por cada cabeza medio real. El pago por carreta será de tres reales, y, real y medio por la volanta".<sup>14</sup>

El papel que jugaron los caminos fue fundamental para la economía colonial, por servir de enlaces entre las ciudades del centro y norte del país, así como a las costas, teniendo como objetivo principal comerciar con el exterior, "...llegan todas las semanas a la ciudad de México miles de mulas. Venían de Chihuahua y Durango, infinitas recuas con barras de plata, cueros, sebos, harina y un poco de vino del Paso del Norte (Ciudad Juárez ) y en cambio llevan a la vuelta telas de lana de Puebla y Querétaro, mercancías de Europa y de las Islas Filipinas, hierro, acero y mercurio".<sup>15</sup>

La ciudad de México era el centro rector de la economía novohispana, por lo que los caminos más frecuentados son los que comunicaban a la capital con los puertos de Veracruz y Acapulco, sitios muy importantes por el valor económico de los productos transportados. Otros caminos importantes, eran aquellos que conectaban los centros de producción minera y tenían como finalidad transportar los metales preciosos, por lo que se les denominó "Caminos de la Plata".

La construcción de los caminos estaba a cargo de los Consulados, era sustentada por el fortalecimiento de las haciendas que proveían de bestias, hombres, material y demás implementos para ejecutar dicha actividad. En lo que se refiere específicamente a los caminos de la zona, hacia 1793 existen noticias sobre la petición para realizar el proyecto de construcción del camino entre México y Toluca. Al respecto Don Francisco Antonio Pérez de Soñanez, menciona la importancia de construir y mejorar el camino "...por la merma que sufren los productos debido a los atracos, demoras y peligros que sufren las recuas en un camino barrancoso e impracticable en cualquier estación del año y especialmente en la de aguas, de cuyo principio dimana el exorbitante precio en

---

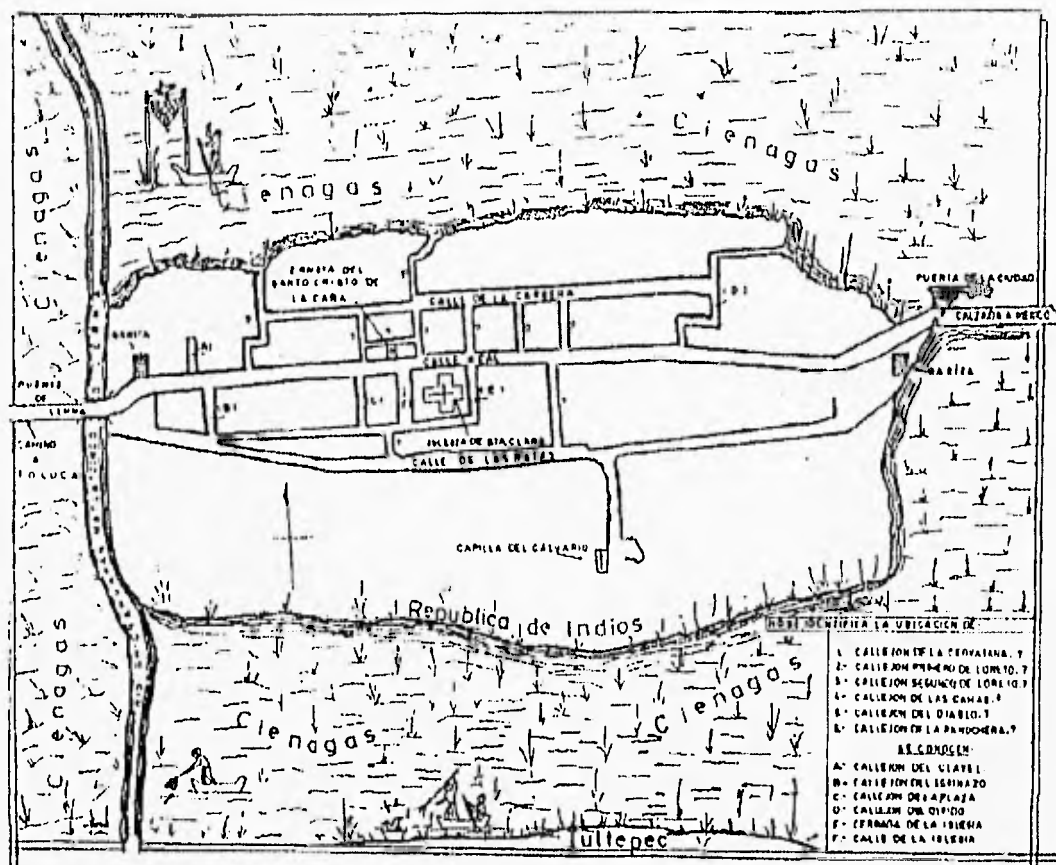
<sup>14</sup> Mora Soberón Arturo, *Ramo Caminos y Calzadas*, México

<sup>15</sup> Ortiz, *op. cit.*, pág. 111



que vale todo."<sup>16</sup> Los recursos económicos para financiar ese proyecto se consiguieron y se construyó en ese mismo año, su longitud era de 16 leguas (89.1 km.) y se le llamó Camino Real de Toluca.

Figura 3. La ciudad de Lerma en 1791.



Fuente: Romero Quiroz J., *La ciudad de Lerma*, México, H. Ayuntamiento de Lerma 1970-1972, Palacio Municipal de Lerma 1971.

En la figura anterior, se observa lo que fue la antigua ciudad de Lerma con sus principales calles, la calle Real se conectaba a la calzada a México por el oriente y con el camino a Toluca por el occidente. Aparecen las garitas, que eran oficinas donde se cobraba un impuesto por derecho de uso según los productos transportados. Actualmente ya no se atraviesa la ciudad, sino que existe un libramiento, desde donde se puede observar todavía el puente de Lerma, la zona de cultivo que rodeaba a la ciudad actualmente forma parte de un paisaje urbano-industrial.

<sup>16</sup> Colin Mario, *Crónicas de una ciudad*. Toluca, Méx. 2a. ed., Bibli. Enciclop. del edo. de Méx., 1965, pág. 67

El continuo paso de viajeros, carruajes y ganado hacen que las condiciones del camino México-Toluca sean en lo general muy malas, especialmente en algunos trayectos "...la parte entre Lerma y Toluca se convertía en fango haciendo casi imposible llegar a la ciudad."<sup>17</sup> El mantener los caminos en buenas condiciones se dificultaba doblemente ya que "...no había material de construcción cerca y se carecía de los medios de transporte para traer tierra y piedra de lejos."<sup>18</sup> El material utilizado para acondicionar el camino era transportado por indígenas de poblaciones cercanas, como Metepec, entre otros lugares.

En el apartado de población, los cambios más importantes tienen que ver con la región de Toluca, donde los asentamientos poblacionales bien definidos se fundan hacia los siglos XVI y XVII.

En el siglo XVIII Toluca obtiene el rango de Villa y Corregimiento, al estar sujeta a un señorío particular, que abastecía de recursos agropecuarios a los centros mineros del mismo señor feudal. Durante esta etapa Toluca, aunque de manera lenta, sirvió de destino a la población española; "...El Valle de México no podía absorber a todos los migrantes y escogían áreas como Toluca".<sup>19</sup>

Con la llegada de los españoles al valle de Toluca se da un gran acaparamiento de las tierras en manos de éstos, las cuales son obtenidas legal o ilegalmente a costa de las comunidades indígenas y como consecuencia se afirma que rompería con "... las estructuras rurales con la consiguiente emigración a las ciudades como fenómeno más agudo y significativo."<sup>20</sup>

En la figura 4, aparecen las principales localidades que pueblan el valle de México, se observa también la comunicación de la ciudad de México hacia los distintos puntos cardinales, notándose al suroeste entre la parte montañosa, la comunicación con Toluca.

---

<sup>17</sup> Zavala, *op. cit.*, pág. 227

<sup>18</sup> Staples Anne, "El fin de una época..." *Temas de Historia Mexiquense*, Zinacantanépetl, Méx., 1980, pág. 221

<sup>19</sup> Lockhart James, "Españoles entre Indios" *Estudios sobre la ciudad Iberoamericana*, Madrid, 1983, pág. 451

<sup>20</sup> De Solano Francisco, "Urbanización y Municipalización..." *Estudios sobre la ciudad Iberoamericana*, Madrid, España, 1983, pág. 267



crean en el Valle nuevos asentamientos sino que ordenan las ciudades con plazas centrales y calles más rectas",<sup>21</sup> esto obedece a la idea de someter a la población indígena a un adoctrinamiento, controlar a la dispersa para que labore la tierra, además de los trabajos referentes a obras públicas (construcción y mantenimiento de los caminos) y también para ejercer mayor presión sobre ésta para el pago de los tributos y diezmos obligados por la iglesia. Estos esfuerzos, de establecer a la población en forma central, serían los inicios del surgimiento de una ciudad con una definición de traza ortogonal.

---

<sup>21</sup> Lockhart, *op. cit.*, pág. 436

### 2.3 De los caminos de la independencia al ferrocarril

Este período se caracterizó por la gran cantidad de movimientos armados que convulsionaron al país; ante esto es de suponer una pospuesta en las obras públicas, debido a la existencia de otras prioridades. Sin embargo, el nuevo gobierno sabía la importancia de equipar al país, con una estructura básica, mediante la construcción y mantenimiento de los caminos. El camino de México a Toluca, aún y con todo a lo que se veía sometido, figuraba entre los mejores del estado, como lo indica Alejandro de Humbolt, quien menciona "...es una magnífica calzada que no he podido menos que admirar, está construida con mucho arte, parte de ella sobre arcos."<sup>22</sup>

Una vez consolidado el gobierno independiente, aumenta el comercio entre las ciudades de México y Toluca, lo cual hizo necesario acondicionar el camino que las conectaba.

En lo referente a la situación económica, a principios del siglo XIX, Toluca prosperaba como un centro administrativo y hacia finales la puesta en marcha de los ferrocarriles favorecen otras actividades, entre ellas, el comercio y la industria. No obstante, las actividades primarias fueron la principal base económica en esta época, la producción agrícola de las haciendas era importante, tenía como destino principal el abasto a la capital del país y en menor escala a la región.

La ciudad de Toluca mantenía sus relaciones comerciales con la ciudad de México al abastecerla de productos agrícolas y ganaderos. Entre los principales productos ganaderos destaca la venta de ganado porcino, del cual se hace referencia en la siguiente cita "...la provisión de cochinos se hacía principalmente de Michoacán y Toluca. En el camino de Toluca había zahurdas bien instaladas para que descansaran y se alimentaran los cochinos que llegaban a los suburbios de la ciudad."<sup>23</sup>

Otro producto importante por su comercialización era el pulque, se obtenía de los campos del occidente. "...El Valle de Toluca es igualmente famoso por su pulque y se obtiene de los extensos campos de maguey en los alrededores de Lerma. La arriería del pulque ya se conduzca en mulas, burros, o en carros como

---

<sup>22</sup> S.O.P. *Suplemento 75*, pág. 5

<sup>23</sup> Hira de Gortari Rabiela, *La ciudad de México y el Distrito Federal*. Méx. D.F. 1988, Tomo III, pág. 153

se hace hoy (1867), representa también como ramo accesorio un capital y un movimiento de consideración."<sup>24</sup>

En la figura 5, se observa el Camino Real entre México y Toluca, las principales localidades que atravesaba entre ellas Lerma, también se pueden ver otros caminos que se conectaban al mismo por el norte y sur, este camino fue muy utilizado durante la época de la independencia, prueba de ello es la batalla del Monte de las Cruces a la que hace referencia la figura 5.

Figura 5. Batalla del monte de las Cruces.



Fuente: Dir. Vicente Riva Palacio, *México a través de los siglos*, 17a. ed, México D.F. Tomo V, Edit. Cumbre S.A. 1981,

De las inversiones efectuadas en los caminos se tienen noticias de que "...en 1856 se invirtieron en el mantenimiento del camino unos 16 mil pesos salidos de la Tesorería Federal".<sup>25</sup> En el año de 1873, se gastaron alrededor de 33 mil

<sup>24</sup> *Ibidem*. pág. 38

<sup>25</sup> Staples, *op. cit.*, pág. 222

pesos para hacer un terraplén con base sólida que resistiera el paso de caballos, carruajes y diligencias.

En cuanto a las condiciones del trayecto, una información importante la ofrece el viaje de México a Toluca relatado por una cronista de la época, la Marquesa Calderón de la Barca, quien narra que debido a la inseguridad del camino una escolta los acompañaba. Indica que salen muy de mañana de la ciudad de México y hacen cambio de caballos en la población de Santa Fe, en Cuajimalpa almuerzan. En el monte de las Cruces se encuentran colgada una cabeza, la cual pertenecía al "famoso ladrón Maldonado" y era exhibida para escarmiento de los asaltantes. Después de contar las peripecias de un camino malo, haber pasado por la garita y atravesar por un hermoso paisaje, arriban a la ciudad de Toluca a las cuatro de la tarde. De lo anterior, se puede concluir que el camino por la falta de material apropiado se destruía rápidamente, asociado su deterioro también, al paso de un abundante y diverso tránsito, cuyo mantenimiento dadas las condiciones económicas resultaba costoso.

Al finalizar el año de 1870 "...se calcula que unas 6 mil quinientas personas viajaban a México y viceversa en diligencia, unas 24 mil fueron a caballo o mula y unos 150 mil caminaban toda la distancia que se podía atravesar en dos días."<sup>26</sup>

Los modos del transporte sufren un cambio radical a mediados del siglo XIX, es en la ciudad de México en donde primero llegan éstos, en 1857 el tranvía de mulitas aprovecha el trazo de las viejas calzadas al establecer las llamadas líneas foráneas, a Tacubaya por ejemplo, la cual se encontraba en la zona suburbana, "...había como hoy líneas urbanas y suburbanas, a fin de que los troncos de mulas de tiro no se cansaran demasiado eran remudadas en sitios determinados, dándose el caso de que en las líneas extensas, dichos cambios fueran varios".<sup>27</sup> Esta red de transporte se difundió de manera muy importante y se dice "...Llegó a unir a la mayoría de las localidades del Distrito con la ciudad incrementando notablemente el número de pasajeros, así como los volúmenes de carga transportada".<sup>28</sup>

A fines del siglo XIX, se observa un salto de la vereda y el camino de herradura directamente al ferrocarril, ya que resultó más fácil tender vías de tren que reparar o construir caminos, sobre todo por las facilidades que se dio a los inversionistas extranjeros para la construcción de dicho modo de transporte y en el año de 1882 se inauguró el ferrocarril México-Toluca.

<sup>26</sup> Staples, *op. cit.*, pág. 222

<sup>27</sup> Lockhart, *op. cit.*, pág. 451

<sup>28</sup> Hira De Gortari, *op. cit.*, pág.244



Los caminos se resienten momentáneamente, ante la aparición del nuevo modo, al ofrecer éste enormes ventajas, sobre todo por el transporte de grandes volúmenes de productos y materia prima de manera más rápida y segura, este tipo de mercaderías define trayectos, de hecho "Los ferrocarriles del porfiriato modificaron sustancialmente los niveles de articulación nacional, pero al construirse básicamente como extensión de la red norteamericana y debido a la misma rigidez de su infraestructura (que estimula sobre todo desarrollos puntuales), el país quedó configurado básicamente como un archipiélago compuesto de tantas islas económicas como estaciones de ferrocarril había."<sup>29</sup> Alrededor de éste, surgieron varios caminos con objeto de trasladar los productos de las comunidades hasta la estación del tren; la cual adquiere un carácter local muy importante por las relaciones sociales y económicas que genera en las poblaciones que se establecen a las márgenes de la vía del ferrocarril, con esto se observa una reestructuración de la red de los caminos.

El ferrocarril le daría un nuevo dinamismo social a la ciudad de Toluca, lo cual impulsó el crecimiento de la población, ya que de tener un crecimiento natural muy lento se vio posteriormente modificado por un cambio en la expansión urbana, "... Toluca entró en una activa fase de construcción residencial, para alojar a los nuevos y viejos ricos y los crecientes núcleos de comerciantes, profesionales, técnicos y servidores públicos y privados que llegan a ella en número creciente, desde el momento que se inauguraron los ferrocarriles".<sup>30</sup>

Al inicio del presente siglo y con la aparición del automóvil se volvió a considerar la utilidad de los caminos, principalmente por la flexibilidad de éstos en contraposición al ferrocarril que tenía un acceso más restringido en regiones aisladas y en terrenos de fuerte pendiente, con éste nuevo modo se fincaron las bases para un cambio en la organización de las relaciones económico-sociales entre las ciudades de México, Toluca y su área compartida, el espacio interurbano.

El automóvil y su ulterior desarrollo modificaría hondamente la estructura económica, en primera instancia acelera los procesos productivos, dando un dinamismo al comercio, a los intercambios económicos y culturales, una mayor fluidez de la población para emprender nuevas actividades o simplemente participar en las ya establecidas, con el subsecuente ahorro de tiempo. Esto hace que el medio urbano se convierta en un espectáculo, al presenciar lo mismo

---

<sup>29</sup> Chias Becerril Luis, "Articulación de las Costas Mexicanas," *Revista de Sociología*, Méx. D.F. UNAM, 1990, pág. 70

<sup>30</sup> Rosenczweig H. Fernando, "La Formación del Estado..." *Temas de historia Mexiquense*, Zinacantépetl, Méx. 1988, pág. 259



hombres a pie, cargamentos sobre mulas, carretones, carruajes, tranvías eléctricos y automóviles.

El uso del camino por el automóvil se inició de manera lenta y sencilla, como relata un ciudadano de la época "... como muestra de lo que era el automovilismo, podríamos decir primitivo, citaré algunos casos ... cierto día emprendimos un viaje a Toluca, Antonio Madero, Emilio Dupont y Yo salimos en un Buick a las 6 de la mañana y a partir de Contadero fue necesario meterle trancas al coche en las subidas para que no retrocediera. Se nos poncharon algunas llantas en el camino, y por fin, regresamos a México a las 11 de la noche sin haber logrado llegar a nuestra meta".<sup>31</sup> Esto nos indica las malas condiciones en que se encontraba el camino a Toluca en dicha época, aunado al tipo de máquinas de los primeros autos como también lo señala la siguiente cita "...las excursiones a lugares distantes como Toluca, Cuernavaca y otros puntos, deben hacerse en buenos automóviles de gran potencia, pues algunos caminos como el de Toluca son demasiado peligrosos por lo pronunciado de sus pendientes y no debe intentarse en autos pequeños sin estar expuestos a serios accidentes. Un lugar visitado por automovilistas y forasteros es Santa Fe, está en el camino a Toluca ...hasta este punto la excursión no ofrece otro interés que el paisaje de la ciudad que se ha dejado atrás, pero si se prolonga un poco más adelante se llega al pintoresco caserío indio de Cuajimalpa y de ahí a corta distancia al Desierto de los Leones... el camino a Toluca es hermosísimo, el recorrido se hace en dos horas o dos horas y media."<sup>32</sup>

Ante el nuevo modo de transporte, los caminos retomarian un papel importante de ahí en adelante al poner la atención en ellos, ya sea al abrir nuevos caminos o bien al mejorar o acondicionar los existentes, mediante el recubrimiento de brea y piedras en primera instancia y con grandes transformaciones tecnológicas posteriormente.

A principios del siglo XX las huelgas nacionales y los movimientos armados estructurarían un nuevo paisaje en los Valles. Bajo el periodo revolucionario se vive un clima de inseguridad tal, que los hacendados y empresarios cierran sus establecimientos, ante los estragos de los movimientos revolucionarios; una consecuencia es el movimiento importante de población que se da entre "...1895 y 1910 la emigración de mexiquenses hacia el D.F. creció globalmente en un 68.3%".<sup>33</sup>

---

<sup>31</sup> De Icaza Alfonso, *Así era aquello...* Méx. D.F.ed. Bota, 1957, pág. 92

<sup>32</sup> Hira De Gortari, *op. cit.*, pág. 272

<sup>33</sup> Ávila Palafox Ricardo, *¿Revolución en el Estado de México?* México, D.F. INAH, 1988, pág. 86

En esta época, tanto la ciudad de México como Toluca tenían ya bien definida su traza urbana con sus calles, plazuelas, jardines y demás infraestructura, ocupa la parte central de sus límites político-administrativos, lo que en la actualidad se denomina primer cuadro o ciudad central. Ambas ciudades estaban rodeadas por algunas localidades pertenecientes al área rural o suburbana, en la ciudad de México se consideraba parte de los suburbios: Tacubaya, Tacuba, Santa Fe, Azcapotzalco, etc., en el caso de la ciudad de Toluca: Santa Ana Tlapaltitlán, Santiago Miltepec, Lerma, Metepec, San Mateo Atenco, etc., ahora integradas al área urbana.

En este apartado como se ha expuesto, se reseña la importancia de los diferentes modos de transporte, en la etapa prehispánica, donde no obstante la falta de tecnología en los mismos, se estableció un sinnúmero de relaciones económico, sociales y religiosas entre los pueblos indígenas en una amplia extensión territorial, con objeto de proveerse de alimentos, prisioneros y minerales, al tener bien definidas sus rutas.

Estas rutas más tarde fueron retomadas y utilizadas por los conquistadores, al intensificar el uso de los caminos y adecuarlos a los nuevos modos de transporte, aunque con esto la configuración territorial demarcada por los caminos no cambia, su intensificación crea polos con diferentes funciones; por ejemplo, la extracción de recursos (zonas mineras, agrícolas, etc), polos de concentración de población (ciudad de México) y polos exportadores (puertos).

En la etapa del México independiente de la metrópoli europea, la salida de capitales españoles y los constantes movimientos intervencionistas, dieron lugar a un estancamiento en la economía, lo que repercutió en todos los sectores y se reflejó en el abandono del mantenimiento de los caminos, esto se agudizó con la aparición del ferrocarril a fines del siglo XIX.

Este nuevo modo de transporte al inaugurarse se convirtió en el más rápido de los conocidos hasta entonces, dicho transporte estaba encaminado a lograr el desarrollo económico del país, su establecimiento crea una configuración territorial parcialmente diferente a la anterior, debido a que el ferrocarril establece conexiones puntuales sin la posibilidad de parar en cualquier sitio como las carreteras, las nuevas rutas se tendieron de la ciudad de México hacia el norte del país y también se conectaron los antiguos lugares de extracción con la ciudad central. Sin embargo, el ferrocarril únicamente incidió en el desarrollo económico de algunas regiones, no en todo el país como se pudo suponer, ya que respondía a una política económica que beneficiaba principalmente a intereses extranjeros, quienes con dicho medio de transporte incrementaron la explotación de los

recursos minerales y, esto propició el incremento del centralismo de la ciudad de México.

Con la aparición del automóvil decayó en cierta manera la presencia del ferrocarril, pero a partir de la industrialización fue igualmente importante junto con la carretera, por el mayor apoyo al transporte de carga en detrimento del de pasajeros. Se construyeron los tramos carreteros a la par del ferrocarril "...se distingue un predominio de los ejes longitudinales con dirección norte a causa de las condicionantes relaciones de dependencia que mantenemos con Estados Unidos, relaciones que explican entre otras cosas la orientación y paralelismo de nuestros principales ejes carreteros y ferroviarios."<sup>34</sup>

En este capítulo se observó que el transporte caracterizó la función del lugar en que se implantó, en correspondencia al modelo económico de la época, por ejemplo, los caminos de la plata conectaban a la ciudad de México con las zonas mineras, los caminos que se dirigían hacia los puertos donde se establecía una zona de comercio importante, tenían como actividad principal la exportación de productos.

Con el objeto de mantener el control de la población, se intentó concentrar a la misma en núcleos que estuvieran comunicados, lo cual dio origen a las villas y pueblos, algunos de ellos fungían como polos, lo mismo sucedió cuando apareció el ferrocarril que únicamente enlazo las zonas productoras con el exterior y no permitieron la integración regional. Este panorama se observa en las relaciones seguidas entre la ciudad de México y Toluca donde se limitaban a la compra por una y provisión de parte de la otra

De acuerdo al modelo teórico basado en las interrelaciones funcionales, se puede observar que el estadio preindustrial se ubica en nuestras ciudades de estudio durante la época colonial y hasta la llegada del ferrocarril, se caracteriza por contar con ciudades pequeñas, compactas y modos de transporte rudimentarios (viajes peatonales, arriería y carretas), crea una configuración que abarcaba una amplia zona, esto va a repercutir cuando se da el cambio a la metrópoli nacional, ya que para establecer el desarrollo del país se implantó un nuevo modo de transporte inaugurado a finales del siglo XIX y con el cual se entra al estadio industrial.

---

<sup>34</sup> Chías, *op. cit.* "Articulación de las Costas..." pág. 71

## CAPÍTULO III

### EXPANSIÓN URBANA DE LAS CIUDADES DE MÉXICO Y TOLUCA

En este apartado, se estudia el proceso de expansión de la mancha urbana en las ciudades de México y Toluca, en lo que va del presente siglo, se observa de manera simultánea la expansión de la red de caminos y su continua utilización, así como los hechos ligados a su mejoramiento, ampliación y reconstrucción, propiciadas por las relaciones de tipo económico, social y político que se dieron entre las ciudades. Este crecimiento se ve reflejado, concretamente, en la expansión urbana que ha rebasado sus límites político-administrativos y tiende a crecer hacia los ya contados espacios "vacíos".

Para abordar el presente capítulo, se delimitaron las etapas que han marcado cambios en el crecimiento de la mancha urbana en las ciudades, de tal modo que éstas permitan dar cuenta de los fenómenos que han influido en cada una de ellas. Para tal efecto, a continuación se explicará cómo se definieron los períodos de estudio.

#### 3.1 Identificación de las etapas que correlacionan la expansión urbana con la infraestructura vial

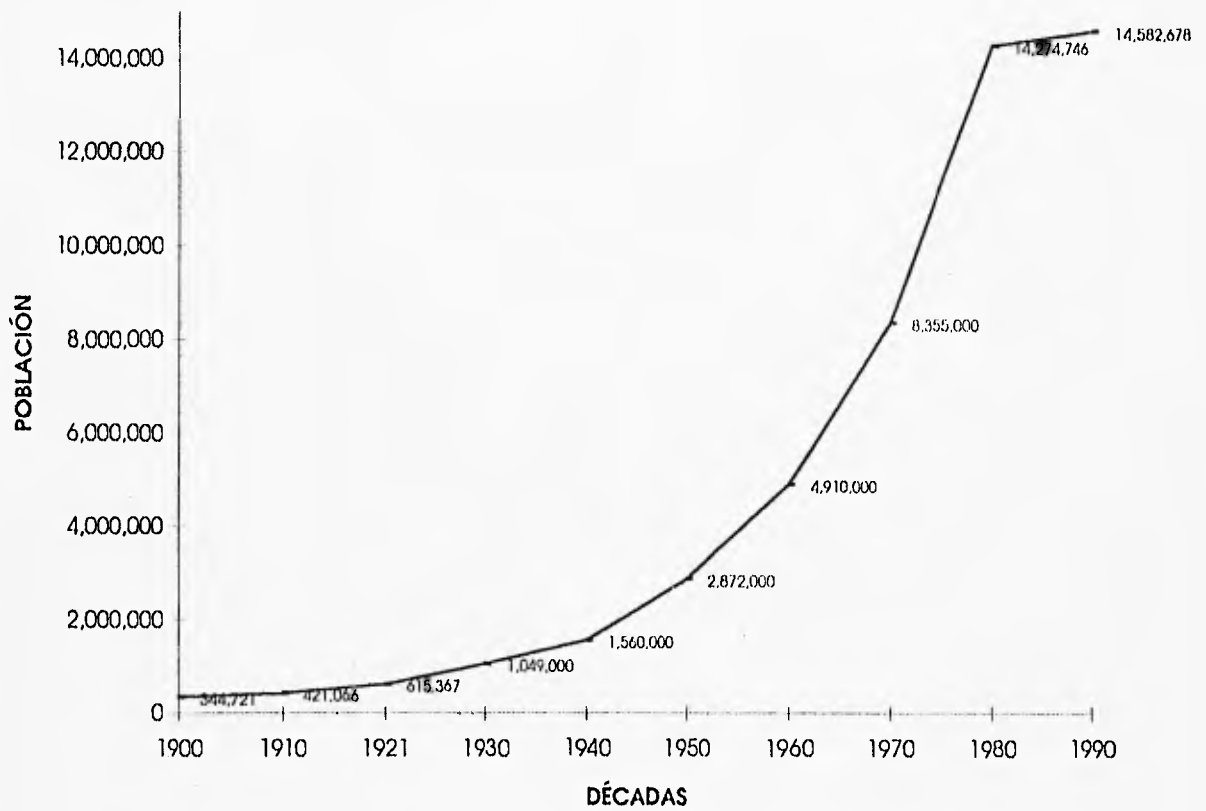
Al llevar a cabo la delimitación, fue necesario contar con datos estadísticos de la población en la ciudad de México, su área conurbada (incluye 17 municipios del estado de México\* según González Salazar, ver bibliografía) y de la ciudad de Toluca; con esto, se calcularon las tasas de crecimiento de la población de una década con respecto a la inmediata anterior, se logró distinguir diferentes ritmos de crecimiento para diferenciar las etapas.

Con base en los datos de las gráficas 2 y 3, se distinguen tres cortes en la continuidad de la línea, el primero abarca de 1900 a 1940, se observa un ascenso, casi recto en ambas ciudades. El segundo de 1941 a 1960, por existir un fuerte incremento en la pendiente y el tercer corte se observa a partir de los sesenta, principalmente en la ciudad de México, cuya gráfica tiene una tendencia casi a la verticalidad; aunque en Toluca se aprecia 10 años más tarde, a consecuencia de la política industrial que se instauró.

\* Incluye los municipios de Atizapán de Zaragoza, Coacalco, Cuatitlán de Romero Rubio, Cuatitlán Izcalli, Chalco, Chicoloapan, Chimalhuacán, Ecatepec, Huixquilucan, Ixtapaluca, La Paz, Naucalpan, Netzahualcóyotl, Nicolás Romero, Tecámac, Tlalnepantla y Tultepec.

CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
(NÚMEROS ABSOLUTOS)

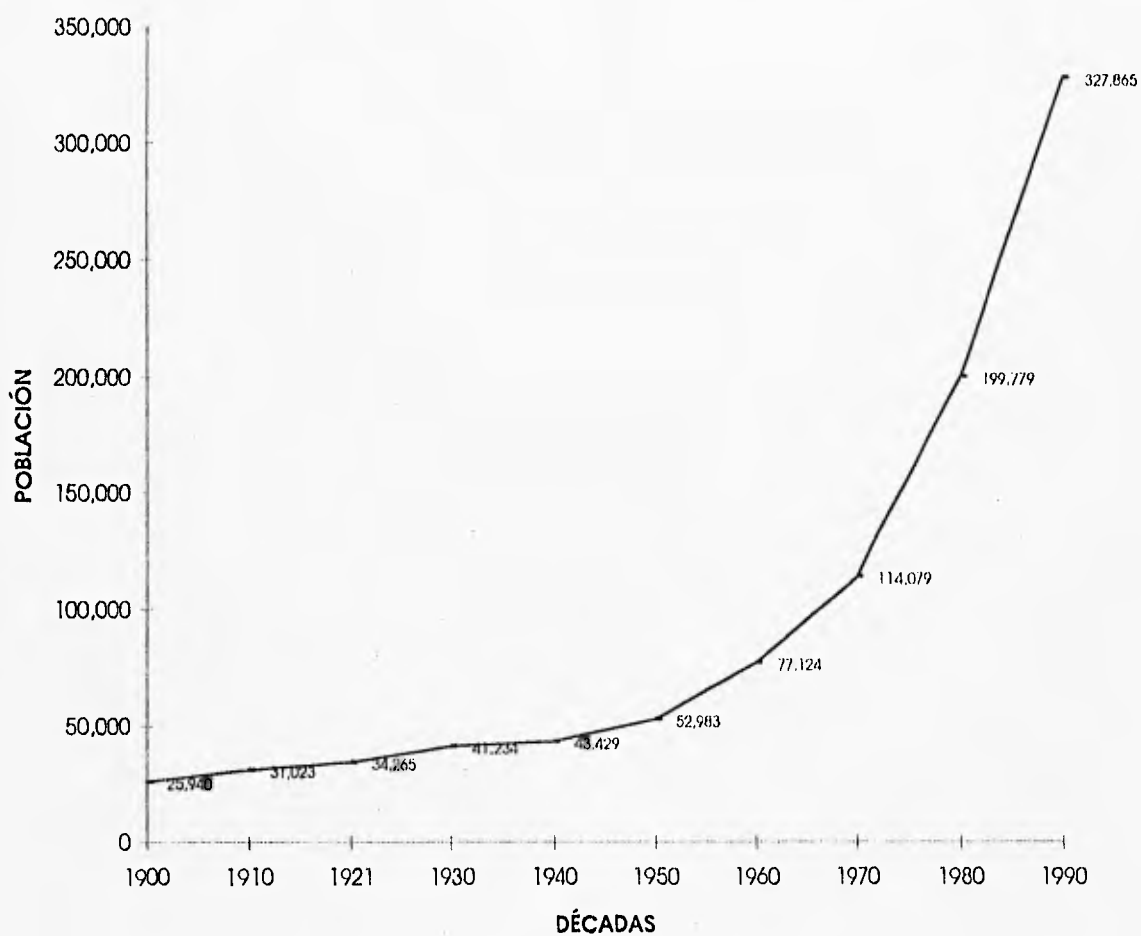
GRÁFICA 2



FUENTE: Datos de los Censos de Población y Vivienda desde 1900 a 1990

CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN DE LA CIUDAD DE TOLUCA  
(NÚMEROS ABSOLUTOS)

GRÁFICA 3



FUENTE: Datos de los Censos de Población y Vivienda desde 1900 a 1990

El cuadro 3, muestra el número de habitantes y la tasa de crecimiento media anual de las ciudades en cada decenio se observa que en números absolutos el aumento ha sido constante, pero la tasa de crecimiento ha sido variable.

**Cuadro 3. Crecimiento de población de las ciudades de México y Toluca.**

AÑO	CIUDAD DE MÉXICO		CIUDAD DE TOLUCA	
	POBLACIÓN N. DE HAB.	TASA DE CRECIMIENTO MEDIO ANUAL %	POBLACIÓN N. DE HAB.	TASA DE CRECIMIENTO MEDIO ANUAL %
1900	344,721		25,940	
1910	421,066	2.02	31,023	1.81
1921	615,367	3.51	34,265	0.91
1930	1,049,000	5.48	41,234	1.87
1940	1,560,000	4.05	43,429	0.48
1950	2,872,000	6.29	52,983	2.05
1960	4,910,000	5.51	77,124	3.83
1970	8,355,000	5.46	114,079	3.99
1980	14,274,746	5.50	109,779	5.76
1990	14,582,678	0.21	327,865	5.08

Fuente: Datos de los censos de población del Estado de México y el Distrito Federal de 1900 a 1990 (ver bibliografía).

Los datos de la ciudad de México incluyen su área metropolitana.

En primera etapa (1900-1940), la ciudad de México creció en lo que actualmente es considerada la zona centro. Se nota una clara tendencia de expansión en todas direcciones, avanza sobre espacios no urbanizados con un crecimiento del 77.9% en esas cuatro décadas y una tasa promedio del 3.8%. Mientras que en la ciudad de Toluca, la población también se asentó en el centro, aunque de forma muy lenta. La población aumentó en 40.3%, con una tasa de crecimiento del 1.3% en promedio en ese lapso.

A partir de 1940 y hasta 1960 la población tiende a incrementarse, se nota en la ciudad de México un ritmo de crecimiento más rápido que en Toluca, ya que la primera se extiende fuera de sus límites político administrativos e inicia su avance en zonas aledañas del estado de México. El aumento poblacional en la ciudad de México es de 68.2% mientras en Toluca de 31.3%, en cuanto a la tasa de crecimiento porcentual en la ciudad de México asciende a 5.3% y en Toluca 2.1%.

De 1960 a 1990 el crecimiento de la población en la capital del país y su área metropolitana se acelera, aumenta de 5 a 14 millones de habitantes, con una tasa mayor al 5%. Sin embargo, en los noventa la tasa decrece, de 5.5% a 0.21% por lo que se considera a esta década de transición. Si se observa la gráfica 2, la línea de crecimiento, casi vertical de la ciudad de México, denota la conjugación de dos procesos: una continua expansión de la mancha urbana al adentrarse sobre territorios del estado de México y procesos de densificación en los espacios ya ocupados. En general, se aprecia que la población en la ciudad de México va en decremento, ya que en la primera etapa su porcentaje es del 77.9%, en la segunda del 68.2% y en la última 66.3%, aunque el porcentaje es aún alto la tendencia es a la baja.

En la ciudad de Toluca, el proceso del crecimiento de la población tiende a la verticalidad como se ve en la gráfica 3, debido a que la población aumenta de 77,124 habitantes en 1960 a 327,865 en 1990, lo que representó un incremento sin precedentes al ser del 76.5% con un crecimiento porcentual en promedio del 19.1% en cada década y una tasa media anual del 4.2%.

Por lo anteriormente observado en el cuadro y en las gráficas, se pueden distinguir tres etapas de análisis que serán las guías del estudio, la primera abarca de 1900 a 1940, la segunda de 1941 a 1960 y la tercera corresponde de 1961 a 1990. Estas etapas se distinguen por la existencia de diferencias, tanto en los ritmos de crecimiento de la población como en la forma de expansión de la mancha urbana entre estas dos ciudades, mismas que se explicarán a continuación.



### 3.2 La expansión urbana de 1900 a 1940 y el incipiente desarrollo carretero.

Desde inicios del presente siglo, la ciudad de México, con base en su jerarquía económica, demográfica y política, va constituyéndose como centro acaparador de los destinos nacionales, llega a ser un centro comercial bien establecido y un importante mercado local y nacional.

La economía nacional, de esta época, respondía principalmente al modelo agroexportador que perduró hasta finales de los años treinta, dicho modelo se caracterizaba por la predominancia de las actividades primarias como la agricultura y ganadería, que se realizaban en las zonas suburbanas de la ciudad de México como: Azcapotzalco, Tacuba, Xochimilco, etc., zonas importantes por ser fuentes abastecedoras de productos lácteos y hortalizas para la ciudad.

En respuesta al modelo económico que se desarrollaba en el país, Toluca también se sostenía principalmente de las actividades agrícolas y ganaderas, las estadísticas refieren que este ramo absorbía el 40% de la PEA. Estas actividades abastecían a la ciudad de Toluca y su región, así como a la ciudad de México, con productos como el maíz, frijol, forrajes, ganado bovino y porcino.

El abastecimiento de estos productos fortalecía a otra actividad económica también importante, sobre todo a nivel regional; el comercio que ocupaba un 5.3% de la PEA. Ante esto, Toluca se distinguía por ser un centro comercial, caracterizado por su tradicional "tianguis de los viernes" al cual acudían los habitantes de la ciudad y sus áreas aledañas.

Los inicios de la industria en Toluca se remontan a la época colonial; en el capítulo dos se trató parte de este tema, al recordar los orígenes de la industria toluqueña, se decía que "...el ganado porcino, traído por los conquistadores se desarrolló favorablemente en la zona de Lerma y Toluca, favoreciendo la industria de los embutidos, que alcanzó una producción considerable en Toluca."<sup>35</sup> Posteriormente, se empezaron a desarrollar otros tipos de industrias y a finales del siglo XIX y principios del XX, la región de Toluca destacó por la producción de harina, aguardiente, cerveza, aceite y textiles, entre otros productos; se extendió además de Toluca por otras áreas como se observa en el cuadro 4.

---

<sup>35</sup> Bejar Navarro Raúl, *Historia de la Industrialización del Estado de México*, Toluca, Méx., 1970, pág. 115

Cuadro 4. Producción industrial en Toluca y su área de influencia.

UBICACIÓN	TIPO DE PRODUCTOS
Municipalidad de Toluca	Harina, jabón, chocolate, gas, aceite, cerveza, textiles y productos de cerdo
Juzgado de Paz de Lerma	Aguardiente, aceite y manta
Juzgado de Paz de Ocoyoacac	Aguardiente y harina
Juzgado de Paz de Huixquilucan	Vidrio
Juzgado de Paz de Naucalpan	Tejidos de lana, algodón y harina

Fuente: Béjar Navarro Raúl, *Historia de la industrialización del Estado de México*, México D.F., Biblioteca Enciclopédica del Estado de México, 1970.

Se constata con esto, que las primeras fábricas instaladas en el Valle de Toluca, fueron resultado de la elevada producción agrícola y ganadera, así como de los recursos naturales existentes de la región.

Posteriormente, la industria se apoyó en el ferrocarril, ya que el nuevo transporte permitía traer materias primas de lugares lejanos y en grandes volúmenes, tal es el caso de la fábrica de tejidos de hilaza, denominada la Industria Nacional, ubicada en Naucalpan, "...el algodón que se utilizaba en la fábrica, provenía de Nazas y Texas, empleándose 500,000 libras, a razón de 15 centavos la libra. Los medios de transporte eran los ferrocarriles y gastaban en ellos \$ 5,000.00 dólares al año".<sup>36</sup>

Este modo de transporte junto con la modernización del sistema eléctrico apoyaron principalmente a las industrias del ramo textil, manufacturero, tabacalero y del papel, esto nos indica que el ferrocarril sentó con ello las bases de la industria nacional.

Además de lo antes señalado, existe el antecedente, de que durante el gobierno porfirista, se priorizaron los asentamientos industriales a través de algunas medidas proteccionistas "...exenciones de impuestos, la libre importación de maquinaria y materia prima y la prohibición de importación de productos competitivos".<sup>37</sup>

Como consecuencia de la revolución mexicana, vino una época difícil para la economía del país por la inestabilidad política del gobierno federal y estatal que se vivía en esa época, esto afectó a todo el país, por ejemplo en el estado de México "... baste decir que de 1911 a 1924 se sucedieron en el gobierno 24

<sup>36</sup> *Ibid.* pág. 154

<sup>37</sup> *Ibid.* pág. 160

mandatarios."<sup>38</sup> Por toda la problemática política, económica y social, el desarrollo en el país fue escaso y se basaba principalmente en las actividades agropecuarias.

La importancia que adquiere la ciudad de México como centro político y económico, la hacen concentrar todo tipo de actividades, al fungir como centro rector; no así otras ciudades de menor tamaño como Toluca, donde esta situación da lugar a que la población se incremente lentamente y se distribuya de manera dispersa al existir gran cantidad de localidades, pueblos, haciendas y rancherías, otra modalidad son las estaciones del ferrocarril que aparecen como centros aglutinadores de población (ver mapa 19); esta modalidad de asentamiento de población, es un antecedente para el poblamiento del espacio interurbano, el cual se revisará en el siguiente capítulo.

Aunque el municipio de Toluca tenía una distribución de población dispersa, la concentración más importante estaba situada en la cabecera municipal, ésta tenía más del 40% de la población. El crecimiento poblacional entre 1900 y 1940 fue significativo, al representar un 35% en el municipio y a nivel ciudad el 40.3%.

El lento crecimiento de población que se observa al inicio de este período, es similar entre la ciudad de México y Toluca. Especialmente entre 1900 y 1910 la población creció en la ciudad de México un 18.1% y en Toluca 16.4%. Posteriormente, durante el período revolucionario existe un aumento en la ciudad de México, que alcanza el 31.6%, no así en Toluca que obtuvo sólo 9%, después del movimiento revolucionario la población tendió a incrementarse nuevamente, con un aumento diferencial entre las ciudades en México del 41.3%, y en Toluca del 16.9%, el crecimiento global durante esta etapa fue del 77.9% para la primera y para la segunda del 40.3%

Con el crecimiento poblacional, la ciudad de Toluca incrementó su importancia, a nivel intraregional e interregional, así mismo por ser paso obligado para el viajero que iba rumbo a Michoacán y a la ciudad de México.

En esta época, la ciudad de Toluca se encontraba rodeada de numerosas poblaciones, éstas eran comunicadas por un sinnúmero de caminos de tierra, pero con el ferrocarril los caminos llegaron hasta la estación y sirvieron de enlace entre las localidades y la estación del tren; sin embargo, por un tiempo se les hace a un lado. Por ejemplo, el camino a la ciudad de México, construido en la

---

<sup>38</sup> *Ibid.* pág. 162

época colonial, quedó relegado hasta la aparición de medios de transporte más eficaces.

A principios del siglo XX el camino México-Toluca era únicamente utilizado con fines recreativos " ...en 1907 llegan carros de carreras y son probados por el camino a Toluca".<sup>39</sup> Con el surgimiento de este nuevo modo de transporte se requirieron labores de reparación, por lo que "...hacia fines de 1910 y principios de 1911 se arregló un tramo de la carretera México-Toluca, para ser utilizado en el tráfico de automóviles."<sup>40</sup> Al mejorar las condiciones de los caminos, se incrementó su uso, lo que impulsó el autotransporte de pasajeros, mismo que se inauguró en 1922 con la ruta de pasajeros México-Toluca.

Con el avance de la tecnología automotriz se revitalizaron los caminos, los cuales favorecieron la concentración de capitales. Esto fue el origen de la repartición agraria ocurrida cerca de la ciudad de Toluca "...gracias a que los ranchos y haciendas contaban con mejores comunicaciones, o para ser más exactos, aquellos que estaban junto a la vía del ferrocarril y la carretera, fueron conservados por sus dueños mientras que las tierras ejidales, son las que se encuentran peor comunicadas y que al establecerse mejores vías de comunicación con el crecimiento físico de la ciudad, son expropiadas a bajos precios y vendidos para casa-habitación a precios muy elevados."<sup>41</sup>

Hacia 1924 el "Distrito Federal contaba con casi la mitad del total de autos del país,"<sup>42</sup> para 1929 dada la densidad alcanzada, los caminos recobraron su importancia debido a las ventajas que ofrecían al tener un mayor margen de acceso a las localidades.

Para los años treinta, la comunicación entre las ciudades de México y Toluca se incrementó con la construcción de la carretera, entre 1929 y 1932, a la cual se denominó Camino Nacional de México a Toluca. Es conveniente mencionar que su construcción se da a instancias de la Comisión Nacional de Caminos, creada en 1925, que tuvo entre sus primeros objetivos comunicar a la capital del país con las ciudades más cercanas: Puebla, Cuernavaca y Toluca.

En cuanto a las vías de comunicación intraurbana de la ciudad de México, es importante señalar que algunas de ellas fueron las guías que enlazaron a la

---

<sup>39</sup> SCT, *Historia del Autotransporte*, pp. 41

<sup>40</sup> Bejar, *op. cit.* pág. 160

<sup>41</sup> Castillo Pavón, *El proceso de metropolización...* op. cit., pág. 83

<sup>42</sup> SCT, *op. cit.*, pág. 93

ciudad con su área de influencia regional y otras orbitaban en torno a ella, por lo que se crearon zonas con accesibilidad diferencial.

A principios de siglo ya se contaba con diversos modos de transporte, se destacan los tranvías, primero de tracción animal "mulitas" y después eléctricos, que estimularon el crecimiento de la ciudad con "...la construcción de las primeras líneas de ferrocarril a la Villa de Guadalupe y a Tacubaya, aceleran el surgimiento de nuevos fraccionamientos en la ciudad, en primer lugar hacia el poniente y posteriormente al norte y sur".<sup>43</sup>

El autotransporte se desarrolló rápidamente e influyó en el mejoramiento de los caminos más importantes que comunicaron a la ciudad de México con Toluca, entre ellos destacó el camino de Cuajimalpa a Dolores (ver mapa 6), el cual aprovechaba el acueducto procedente de la Laguna de Salazar (en el municipio de Huixquilucan), pasaba por el panteón de Dolores y llegaba a la avenida Chapultepec; este mismo camino se conectaba en Contadero al Camino antiguo a Toluca, el cual llegaba a la calzada Tacubaya. Estos caminos permitieron el acceso del centro de la ciudad hacia las poblaciones de la periferia, denominadas municipalidades como: Tacubaya que junto con Tacuba, San Angel y Coyoacán también fueron comunicadas por medio del tranvía eléctrico y la vía férrea (tranvía de tracción animal) que llegaba hasta Santa Fe.

El proceso urbano y la densificación de las vías de comunicación impactaron en la configuración de la traza urbana de las ciudades, como se explica a continuación.

Durante este período la ciudad de México tenía un trazado reticular, conservado desde mediados del siglo XIX "...el desarrollo de la capital se mantuvo dentro de los límites de la ciudad central, constituida entonces por cuarteles,"<sup>44</sup> pero la apertura de la calzada llamada originalmente "Calzada Del Emperador", actualmente Paseo de la Reforma, rompe esa estructura, a partir de ese momento y por el impulso dado a los transportes se presentan mejores oportunidades para la creación de nuevos centros de población, como la colonia Escandón (1909), ubicada en los terrenos utilizados por el ferrocarril de vapor que iba a Tacubaya, de igual forma se crea la colonia Condesa, estos crecimientos fueron consecuencia de la política de otorgar los terrenos colindantes a las vías del ferrocarril de vapor a las personas que introdujeran dicho medio de transporte.

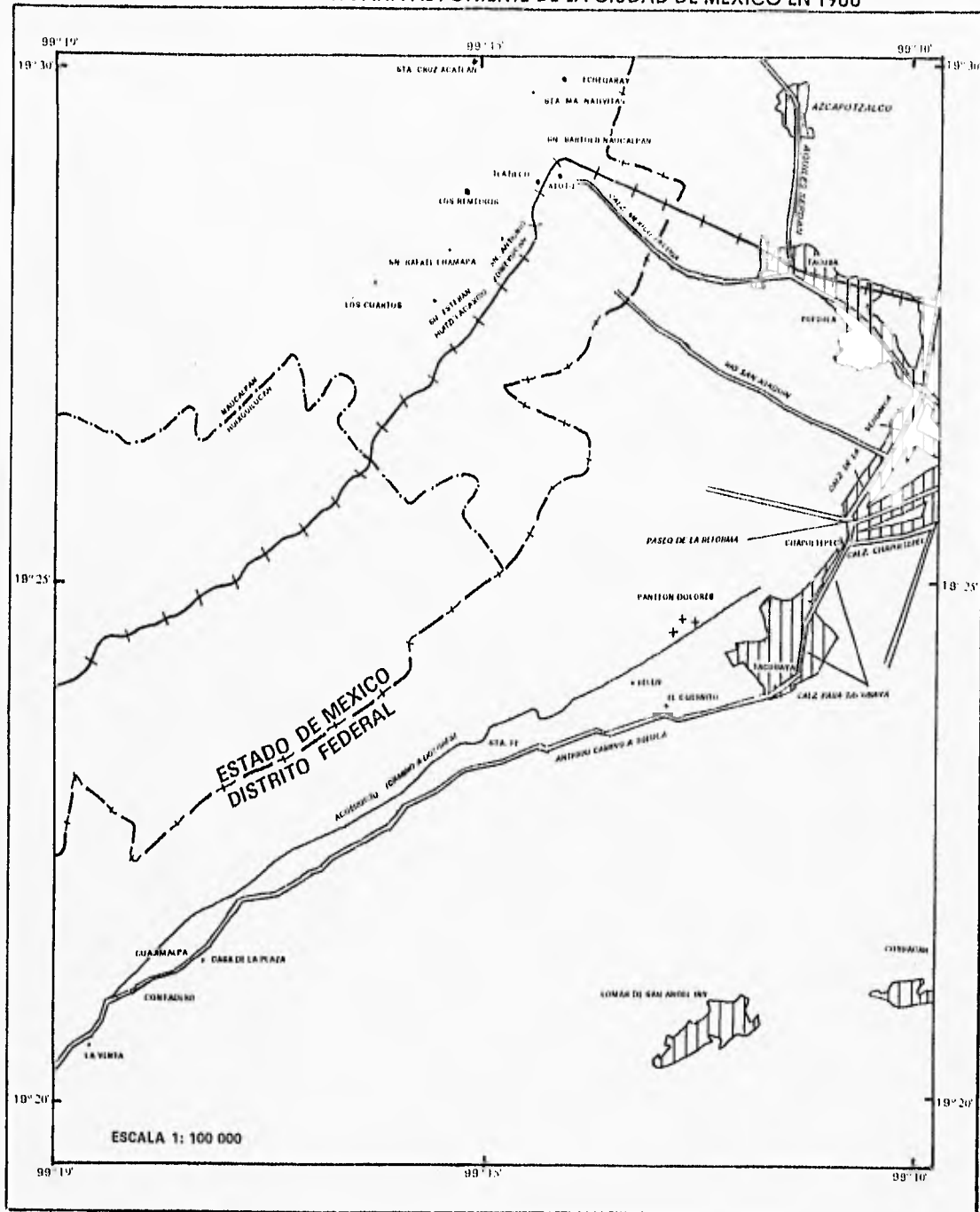
---

<sup>43</sup> Garza Gustavo, *Atlas de la Ciudad de México*, Méx. D.F. Colegio de México-DDF., Fasc. 3, 1988, pág. 69.

<sup>44</sup> *Ibidem*, Fasc. 5, pág. 127.

MAPA 6

LA MANCHA URBANA AL PONIENTE DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN 1900



SIMBOLOGÍA

- ++++ Limite estatal
- Limite municipal
- ++++ Ferrocarril
- ==== Caminos principales
- Localidad
- ||||| Mancha urbana

Fuente: Plano oficial de la ciudad de México 1900. Escala 1: 7 500.

D.D.F. Atlas de la ciudad de México, s/escala, 1982.

Elaborado en base a la información de la fuente y copiada sobre una carta de la ciudad de México, Gutiérrez de Macgregor Ma. Teresa et. al. hoja III.3.5. "Crecimiento espacial de las principales ciudades", Escala: 1: 100 000, *Atlas Nacional de México*, Instituto de Geografía, UNAM, 1990.

Con la apertura de la avenida Paseo de la Reforma aparecieron también nuevos asentamientos poblacionales, como las colonias Juárez y Cuauhtémoc. Hacia los años veinte los sectores de altos ingresos, se alojaron en la colonia Roma (que por 1917 florecía) y se inicia la ocupación de la prolongación Paseo de la Reforma con el fraccionamiento denominado inicialmente Chapultepec Heights, ahora Lomas de Chapultepec (ver mapas 6 y 7), esto en relación muy directa con el uso popularizado del automóvil que propició el crecimiento de esta zona reservada a clases de altos ingresos económicos, de lo cual se deduce que el transporte vial induce a un poblamiento primero y después, la existencia de la movilidad que posibilita la selección de nuevas áreas para poblar.

Dentro de la zona urbana se observan espacios no habitados, con características rurales, que rodeaban a la ciudad distribuidos en numerosas localidades principalmente al norponiente: Echegaray, San Bartolo, Los Remedios, San Rafael Chamapa y Los Cuartos, son algunos ejemplos, se comunicaban con la ciudad de México por el ferrocarril y por la Calzada México-Tacuba (mapa 6).

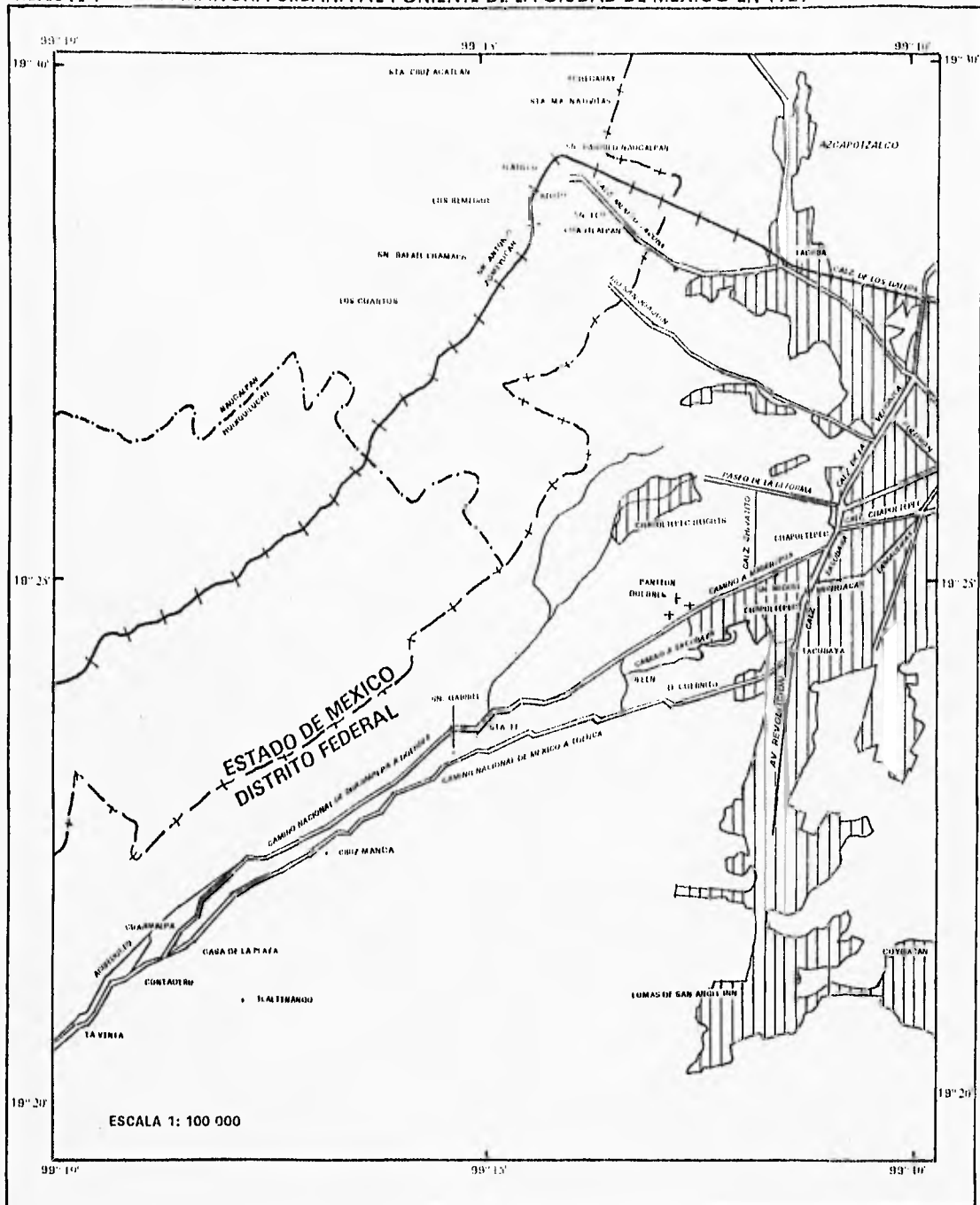
En el mismo mapa, se observa el crecimiento de la ciudad de México hacia el poniente a través de sus principales vías, como Paseo de la Reforma, Calzada Chapultepec y México-Tacuba, que comunicaban el centro de la ciudad con ese punto y llegaban a los poblados de Tacuba y Tacubaya, estos se conectan entre sí por la calzada La Verónica (hoy Circuito Interior).

En la parte surponiente, están los poblados de Santa Fe, Cuajimalpa y Contadero, comunicados con Tacubaya, que fungía como enlace entre la ciudad y la zona suburbana de ese entonces.

Para 1929 se observa la expansión tanto de las vías de comunicación como de la mancha urbana, en el mapa 7 se distingue hacia el poniente la construcción de las redes de caminos, se aprecia la continuación del Paseo de la Reforma hacia las florecientes zonas residenciales que impulsaron el desarrollo de vías hacia el suroeste conectándose con el camino de Cuajimalpa a Dolores para entrelazar dichas zonas con Toluca y la ciudad de México.

Si se comparan los mapas 6 y 7 se puede observar que la expansión de la mancha urbana a través de la calzada México-Tacuba desvía su crecimiento de la vía del tren, lo cual hace considerar a los caminos como aceleradores de un proceso de expansión poblacional, no así el ferrocarril, el cual motivó un lento crecimiento.

**MAPA 7 LA MANCHA URBANA AL PONIENTE DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN 1929**



**SIMBOLOGÍA**

- +++ Límite estatal
- Límite municipal
- ++ Ferrocarril
- == Caminos principales
- Localidad
- ▨ Mancha urbana

Fuente: Dirección de Catastro, Plano del D.F., s/escala, 1929.  
DDF Atlas de la ciudad de México, s/ escala, 1982.

Elaborado en base a la información de la fuente y copiada sobre una carta de la ciudad de México, Gutiérrez de Macgregor Ma. Teresa et. al. hoja III.3.5, "Crecimiento espacial de las principales ciudades", Escala: 1: 100 000, Atlas Nacional de México, Instituto de Geografía, UNAM, 1990.



Para 1929, la mancha urbana se expandió hasta ocupar casi en su totalidad los espacios no habitados de principios del siglo. Por el sur se extendió a las zonas más alejadas de la ciudad (Lomas de San Angel Inn y Coyoacán) a través de la avenida Revolución (ver mapa 7) otras más surgieron al poniente junto a las avenidas Río San Joaquín y en la prolongación de Paseo de la Reforma.

La mancha urbana continuó extendiéndose al norte de Tacuba a través de las avenidas Aquiles Serdán y la calzada México-Tacuba, también al poniente y al sur en dirección a la avenida Río San Joaquín.

A partir de 1940, la ciudad de México resintió el cambio en el modelo económico seguido hasta ese momento. El nuevo modelo de tipo industrial va a tener claras repercusiones en la dinámica demográfica, en el emplazamiento de la población y la expansión de la mancha urbana.

Como puede apreciarse, en esta etapa la ciudad de México registró un fenómeno relativamente lento de expansión, el cual tendió a ocupar lugares no urbanos en la parte poniente y se prolongó a lo largo de sus importantes vías de acceso; Camino Nacional México-Toluca, Camino de Cuajimalpa a Dolores, Avenida Río San Joaquín y Calzada México-Tacuba.

Respecto al crecimiento de la ciudad de Toluca, éste fue lento hasta finales del siglo XIX, cuando aún conservaba su forma rectangular (ver mapa 8), pero a principios del presente siglo se observan claras tendencias de crecimiento que empiezan a "jalinear" la mancha urbana, especialmente al este y al noreste del municipio. Es decir hacia la ciudad de México, el crecimiento en esta dirección se ve influenciado por el ferrocarril, que corre paralelo al camino hacia México.

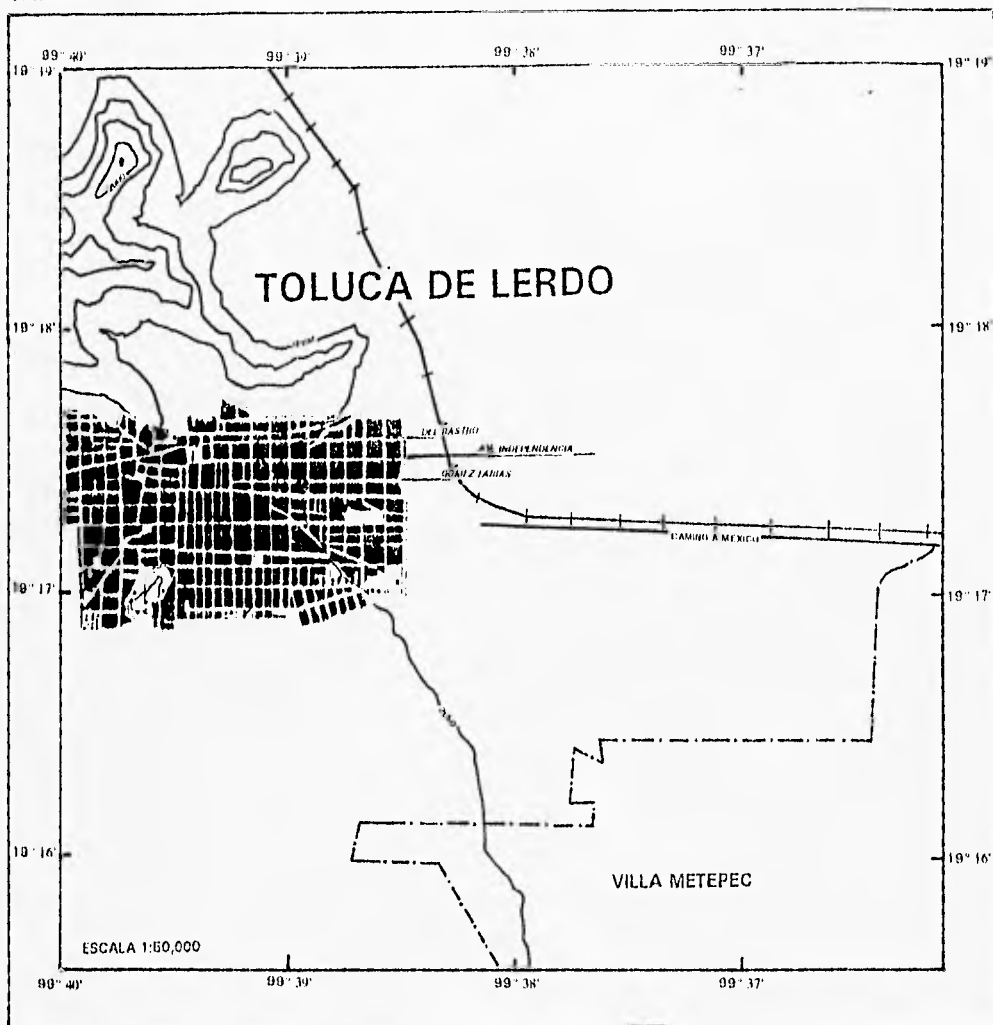
En 1904 la ciudad de Toluca ocupaba apenas 2 Km<sup>2</sup>, era una ciudad pequeña, con grandes posibilidades de crecer al contar con extensos espacios y condiciones económico-sociales favorables.

En 1947 la mancha urbana de Toluca se extendió hacia el oriente, delimitada sólo por la vía de ferrocarril (ver mapa 9), el cual jugó un papel muy importante en la comunicación de Toluca con la ciudad de México. Para esta fecha, la región contaba con varias rutas ferroviarias como: México-Toluca-Acámbaro, San José de las Huertas y la de Tenango.

Al revisar los mapas 8 y 9 se puede observar que el crecimiento de la ciudad de Toluca fue limitado al oriente por la vía del tren y hacia el norte por la topografía montañosa.

LA MANCHA URBANA DE LA CIUDAD DE TOLUCA EN 1894

MAPA 8



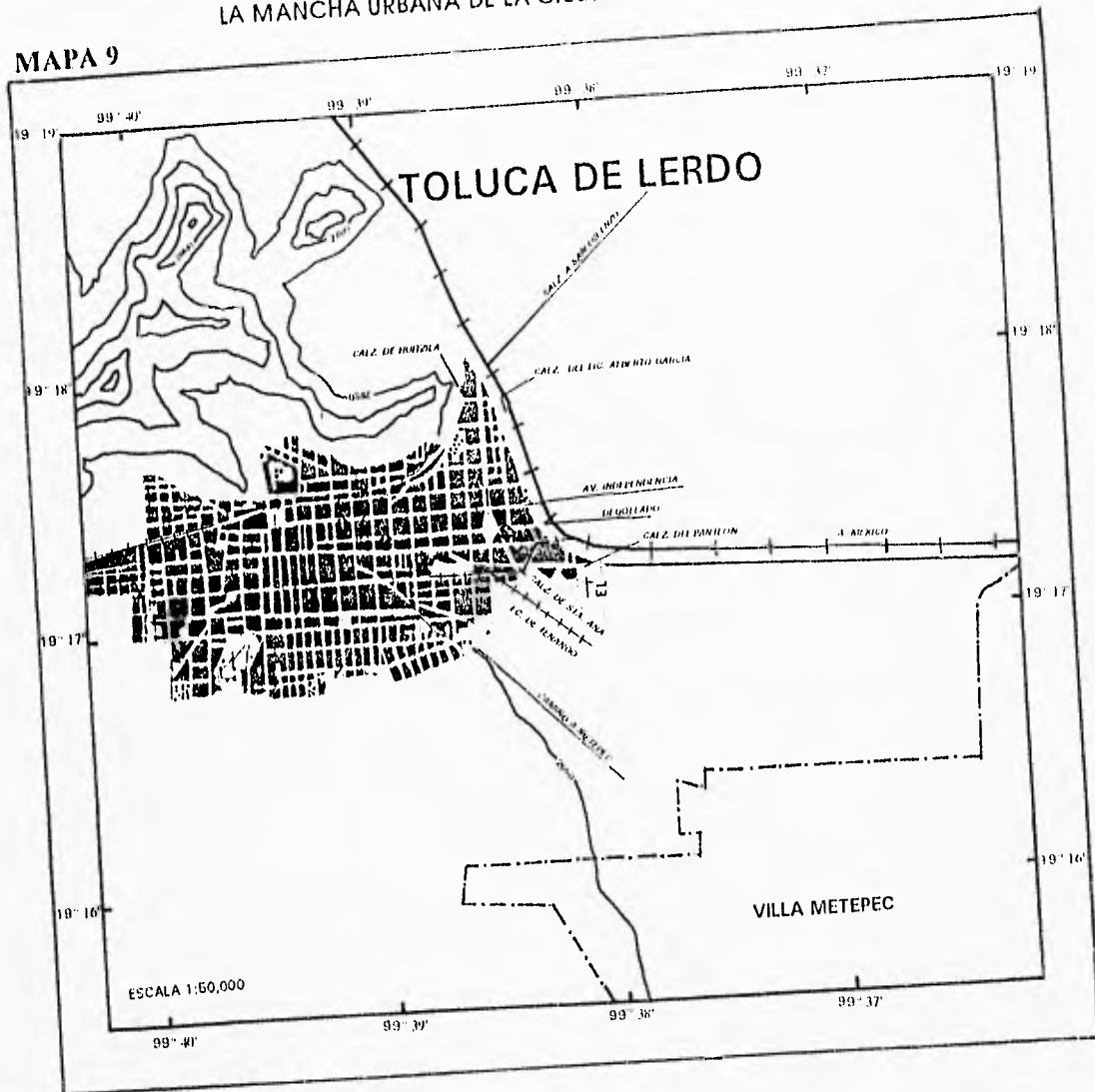
SIMBOLOGÍA

- Límite municipal
- ~ Curva de nivel
- +++ Ferrocarril
- Camino principal
- Mancha urbana

Fuente: Galindo Miguel, Plano de Nomenclatura, Escala: 1: 4 000, Toluca, México., 1894.  
 Elaborado en base a la información de la fuente copiada en una carla topográfica, Carla Toluca E-14-A-38, INEGI, Escala 1:50,000.

LA MANCHA URBANA DE LA CIUDAD DE TOLUCA EN 1947

MAPA 9



SIMBOLOGÍA

- Límite municipal
- 700- Curva de nivel
- +++ Ferrocarril
- Camino principal
- ▣ Mancha urbana

Fuente: Toluca, Plano de la ciudad de Toluca, publicado por Carlos Riva Palacio, en la candidatura para gobernador del Estado de México. 1925, sin escala. Archivo histórico de la ciudad de Toluca, sin más datos., 1947.

Elaborado en base a la información de la fuente copiada en una carta topográfica, INEGI, Carta Toluca E14-A-38 Escala 1:50,000.

Al finalizar este período en 1940, la ciudad de Toluca duplicó la superficie ocupada a 4.5 Km<sup>2</sup> y la densidad de habitantes por kilómetro cuadrado se incrementó de 171.2 habitantes en 1900 a 263 en 1940. Esto es, la mancha urbana aumentó el doble en extensión mientras la población creció un 40%, lo que da muestra de una franca urbanización.

Al término de esta etapa, Toluca se proyecta a nivel local y regional como una ciudad cuyo crecimiento industrial va en aumento; no se perderá de vista su cercanía con la ciudad de México, hecho que ofrece mayores posibilidades de crecimiento.

En conclusión, las dos ciudades sufrieron cambios conforme aparecieron nuevos modos de transporte. En el caso de la ciudad de México los cambios fueron a un ritmo acelerado por la gran irrupción de nuevos caminos y colonias, que empezaron a establecerse y a enlazar a la ciudad con las localidades vecinas; es decir, el centro se expandió hacia sus alrededores cercanos y las vías de comunicación crearon gran cantidad de pequeños satélites orbitando en torno a la ciudad central. Respecto a Toluca, la transformación fue mucho más lenta, la ciudad conservó su forma rectangular mucho más tiempo, casi hasta los años cuarenta y la escasa diversidad de sus funciones económicas la hicieron tener cierta especialización económica, como centro agrícola-comercial del valle de Toluca.

Con la aparición del ferrocarril en el siglo pasado se inicia el estadio industrial, en éste el ferrocarril da lugar a crecimientos puntuales favorecidos por la industria, al comparar esta situación con lo sucedido en la zona de estudio, se observa que el ferrocarril en primer lugar respondía a intereses externos al desarrollo del país, por lo cual no sustentaba a ninguna industria, entonces no se puede hablar de una etapa de industrialización y únicamente por el modo de transporte se puede ubicar a esta fase dentro del estadio industrial, además de que a principios de siglo surgió el automóvil lo que provocó en primera instancia un paralelismo en los modos de transporte y posteriormente el predominio del automotor lo que repercutió como ya se mencionó en la ruptura de la traza urbana.

### 3.3 Las carreteras, sistema vertebral del desarrollo urbano-industrial (1941-1960).

El fenómeno de la industrialización tuvo gran auge en esta etapa, transformó notablemente la fisonomía de las ciudades y de sus áreas aledañas, lo que modificó las relaciones sociales y económicas a nivel local, regional y nacional.

Después de la puesta en marcha del modelo que priorizó la sustitución de importaciones con base en un proceso industrial nacional, se dio un desarrollo económico relevante, especialmente en la década de los cuarenta cuando se manifestó con claridad el establecimiento de industrias en la ciudad de México, lo que incrementó a su vez las fuentes de trabajo y atrajo nuevos asentamientos poblacionales en su territorio y área de influencia.

En la zona de estudio se establecieron por ejemplo, las industrias relacionadas con los materiales de construcción, cemento, cal, yeso, etc., "...se ubican en franjas de 100 metros de ancho adyacentes a las barrancas y ríos en la parte occidental de la ciudad, permitiendo la explotación del tabique y una zona, ... conformada por las áreas en las que se lleva a cabo la explotación de minas de Tacubaya y Mixcoac."<sup>45</sup>

En Toluca, en la década de los cuarenta, con el gobierno de Isidro Fabela se impulsó de manera importante el crecimiento industrial, mediante la aplicación de modificaciones a la legislación fiscal y con la instrumentación de la ley de protección a las nuevas industrias, dicha ley tenía como objetivo "...atraer nuevos capitales y por lo tanto nuevas fuentes de producción de la riqueza y de trabajo, a la que conceden diversas prerrogativas, por un número determinado de años de acuerdo al capital invertido y al número de trabajadores que empleen".<sup>46</sup>

Esta política de impulsar el desarrollo de la industria, continuó durante el gobierno de Alfredo del Mazo (1945-1951), el cual también creó otra ley para proteger e impulsar el establecimiento de industrias en el Valle de Toluca, por lo que se dio un aumento en el número de fábricas instaladas y en el capital invertido en las mismas, como se puede observar en el cuadro que se presenta a continuación:

---

<sup>45</sup> Espinosa López Enrique, *Ciudad de México Compendio Cronológico...* México 1991 pág. 186.

<sup>46</sup> Bejar. *op. cit.*, pág. 174

**Cuadro 5. Crecimiento de la industria en el Estado de México**

MUNICIPIO	1944		1945-1951	
	NUMERO DE INDUSTRIAS	CAPITAL	NUMERO DE INDUSTRIAS	CAPITAL
Naucalpan	160	7,645,587	14	12,726,611
Toluca	350	17,302,469	4	2,855,000
Lerma	15	27,573	1	12,000
Metepec	39	52,584	1	11,500
<b>Total</b>	<b>564</b>	<b>25,028,213</b>	<b>20</b>	<b>15,605,111</b>

Fuente: Bejar Navarro Raúl, *Historia de la industrialización del Estado de México*, México D.F., Biblioteca Enciclopédica del Estado de México, 1970

Con la instalación de las primeras 20 nuevas industrias, el capital invertido en la región aumentó en más de un 60% en un corto tiempo, todo el impulso que se dio en este período a la industria, se vio reflejado no sólo en el capital invertido, sino también por el personal ocupado.

Con los programas de apoyo a la instalación de industrias en las ciudades periféricas a la capital, a fines de la época de los cincuenta, se inició la concentración de establecimientos industriales en la parte oriente de la ciudad de Toluca, al margen de la carretera México-Toluca.

Durante estos años, los establecimientos industriales de mayor importancia fueron los relacionados con la fabricación y ensamble de aparatos y accesorios eléctricos, le siguieron la producción del tabaco y la fabricación del hule y plástico.

El sector terciario en Toluca cobró también gran importancia, ya que en 1940 la PEA ocupada representó un 27.8% y para 1960 el 38.6%. La rama económica con mayor aumento fue la de servicios, que se incrementó del 29.5% al 51.7% entre 1940 y 1960.

El desarrollo de los sectores, secundario y terciario, repercutió en la disminución de las actividades primarias, ya que la PEA en 1940 ocupaba el 45.7% y para 1960 sólo el 35.4%.

Para este período, tanto la ciudad de México como Toluca siguieron ritmos de crecimiento diferenciales; asimismo, la habilitación del nuevo modelo económico

también varió, lo que condujo a una concentración de la población desigual en tiempo y espacio en dichas ciudades.

En la ciudad de México, el crecimiento de la población aumentó notablemente. En los años cuarenta se registró un crecimiento demográfico sin precedentes, ya que la tasa de crecimiento fue del 6.3%, este fenómeno se dio de forma paralela al proceso de industrialización en el país, en consecuencia "...las economías de aglomeración desencadenaron un proceso concentrador de la población trabajadora para la industria, así como la ampliación del mercado consumidor y la aparición de servicios urbanos de todo tipo."<sup>47</sup>

En este período se inició la desconcentración del comercio y los servicios, al dar origen a su desplazamiento, lo cual aceleró también el ritmo de la urbanización "...del centro hacia la periferia inmediata de la ciudad, acelerando el crecimiento demográfico de las delegaciones del D.F. y realizando algunos avances hacia el Estado de México."<sup>48</sup>

El crecimiento demográfico se vio reflejado espacialmente en la expansión de la mancha urbana, ya que "...hasta 1930 el 98 por ciento de la población residía sobre la superficie de 137.76 km.<sup>2</sup> que entonces definía a la ciudad de México, y sólo un 2 por ciento habitaba en las delegaciones de Coyoacán y Azcapotzalco."<sup>49</sup>

Por otra parte, durante este mismo período, la población de la ciudad de Toluca empezó a incrementarse y a mantener una tendencia al alza de manera continua con una tasa de crecimiento en promedio del 2.1%. A partir de 1940 ocurrió una expansión poblacional significativa, al aumentar para 1960 a nivel municipal un 37.2% y a nivel de la ciudad un 43.7%. La población tendió a concentrarse en la ciudad, debido a una economía basada cada vez más en actividades secundarias y terciarias.

Lo que se puede notar en el proceso de expansión de la mancha urbana y poblacional es que, mientras la ciudad de México vio incrementada su población de manera importante a partir de 1940, con un momento cumbre en 1950, Toluca incrementó significativamente su población en 1950 y continuó en ascenso para 1960, lo que marca diez años de diferencia.

---

<sup>47</sup> Garza, *op. cit.*, Fasc. 5 pág. 125

<sup>48</sup> González Salazar Gloria, *Planeación del Distrito Federal*, México D.F. UNAM, 1990, pág. 40

<sup>49</sup> *Ibidem*, pág. 37

Como se aprecia en el cuadro 6, la población en la ciudad de Toluca tendió a incrementarse cada vez más, consecuentemente repercutió en la expansión de la mancha urbana.

**Cuadro 6. El Crecimiento de la Población en el municipio y ciudad de Toluca**

AÑO	POBLACIÓN		CRECIMIENTO RESPECTO AL MUNICIPIO %	TASA DE CRECIMIENTO %
	MUNICIPIO	CIUDAD		
1940	97962	43429	44.3	0.48
1950	115019	52983	46.0	2.05
1960	156033	77124	49.4	3.83

Fuente: Censos de Población del estado de México de 1940 a 1960 (ver bibliografía).

La aparición de nuevos asentamientos poblacionales e industriales, así como el mayor uso del automóvil, repercutieron en la modernización de las carreteras, mismas que modificaron el espacio donde se implementaron, al tener una influencia tanto intra como interregional.

Para el decenio de los cuarenta, en la ciudad de México se inauguró el Boulevard Adolfo López Mateos o Periférico, cuya función fue hacer más fluida la vialidad de la ciudad al comunicarla de norte a sur mediante un rodeo, lo cual sólo quedó como intento, pues la urbe rebasó el periférico y lo absorbió poco tiempo después.

Como consecuencia del auge industrial surgió la necesidad de equipar con infraestructura urbana la zona fabril. Con este fin se impulsaron las vías de comunicación, sobre todo en lo que se refiere a la ampliación y modernización de las mismas, al establecer la comunicación de dichas zonas con el centro urbano, ejemplo de ello son las estaciones del ferrocarril en la zona de Naucalpan y los diferentes ramales hacia las fábricas (ver mapa 20).

En el estado de México durante el gobierno de Alfredo del Mazo en 1949, se inauguró la vía ancha de ferrocarril de México-Toluca-Acámbaro, " ... se ampliaron los laderos para aumentar su capacidad de 45 a 60 carros,"<sup>50</sup> con objeto de uniformizar las vías evitando con ello transbordos innecesarios "...gracias al cual se logrará aumentar la capacidad de carga conducida, la velocidad de los trenes de pasajeros y proporcionar a éstos mayores

<sup>50</sup> Cámara de Diputados de Toluca. *Vía ancha México-Toluca-Acámbaro*, Toluca, México, 1949, pág. 31



comodidades,<sup>51</sup> lo que permitió además "...la renovación del equipo ferroviario y la reducción de tiempos y costos en este vital medio de transporte".<sup>52</sup>

A nivel interurbano la principal conexión de la ciudad de México con Toluca se llevó a efecto a través de la carretera México 15, de gran peligrosidad por presentar numerosas curvas y únicamente dos carriles, sin embargo, durante los años de 1941 a 1956 fue sometida a trabajos de ampliación, ensanchándola de 7 a 13.5 metros. Para los años de 1956 a 1960 se amplió nuevamente de 13.5 a 22 metros, dicha ampliación se conservó hasta 1987, cuando inició la construcción de la autopista.

La ciudad de México centrada en sí misma y pionera de un proceso industrializador importante, va a ser la primera en resentir las consecuencias que acarreó tal proceso sobre su territorio; con la expansión de la mancha urbana, durante este período ésta creció grandemente en tan sólo tres décadas, al absorber completamente los espacios no urbanos, como se puede observar en el mapa 10.

La mancha urbana de la ciudad de México se extendió hasta rebasar sus límites político-administrativos e inició su avance sobre los municipios de Naucalpan y Huixquilucan, asimismo son evidentes las claras tendencias de expansión hacia el poniente, con un crecimiento casi paralelo de norte a sur (ver mapa 11).

Al norponiente, la mancha llegó a la zona industrial de San Bartolo Naucalpan, extendiéndose más allá del Boulevard Ávila Camacho; al poniente por la avenida de Las Palmas llegó hasta la zonas de Tecamachalco y Santa Fe.

Hacia el surponiente, la mancha claramente se prolongó a las delegaciones Alvaro Obregón y Cuajimalpa a través de varias vías de comunicación (Paseo de la Reforma, avenida Constituyentes y Camino Real a Toluca). Los espacios que se observan no ocupados, son aquellos que están en áreas de barrancas, minas y del Parque Nacional Desierto de los Leones. La ciudad de México ofrecía un panorama de una ciudad que crece en todas direcciones, empieza a "jalar" a las ciudades cercanas a ella.

Mientras en Toluca y a consecuencia del desarrollo industrial de la región, se observó una definida tendencia de crecimiento de la ciudad hacia el noreste, este y sur (ver mapa 12). Estas tendencias de crecimiento de la ciudad, muestran

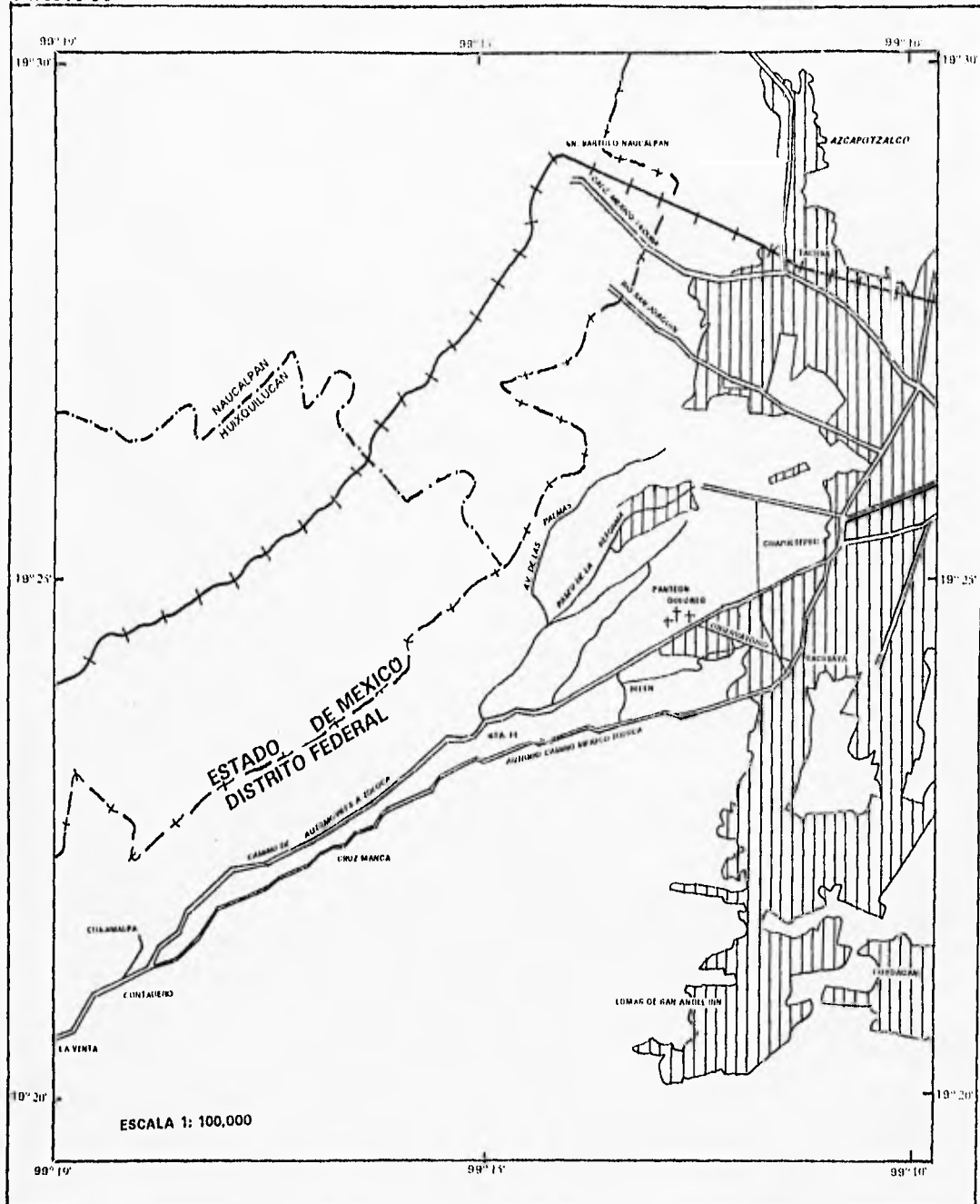
---

<sup>51</sup> *Ibidem*, pág.69

<sup>52</sup> Bcjar, *op. cit.*, pág. 181

MAPA 10

LA MANCHA URBANA AL PONIENTE DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN 1942

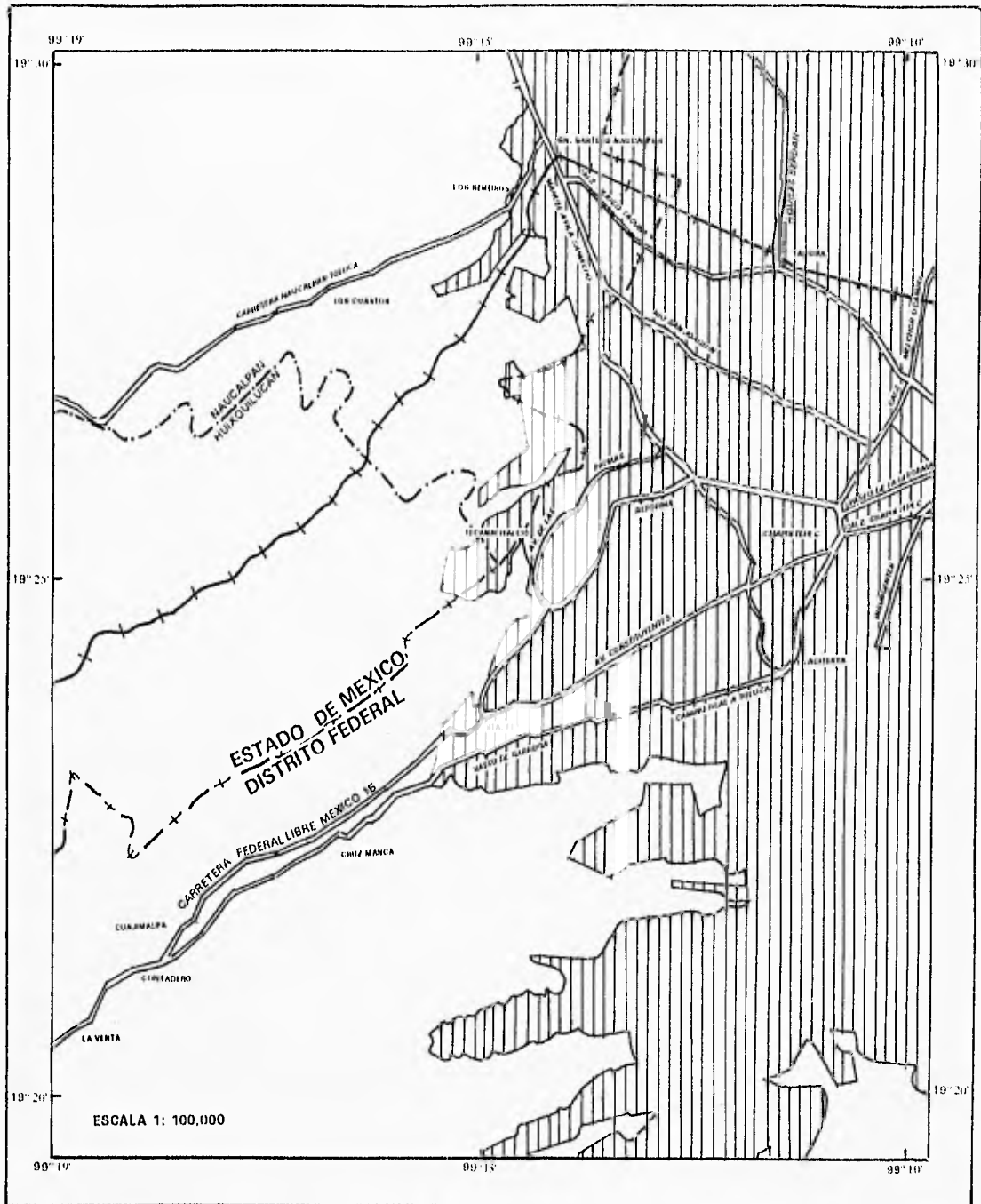


SIMBOLOGÍA

- ++++ Límite estatal
- Límite municipal
- ++++ Ferrocarril
- ==== Caminos principales
- Localidad
- ▨ Mancha urbana

Fuente: Dir. de Obras Públicas, *Plano de la ciudad de México*, sin escala 1942. Gutiérrez de Macgregor Ma. Teresa et. al. hoja III.3.5, "Crecimiento espacial de las principales ciudades", Escala: 1: 100 000, *Atlas Nacional de México*, Instituto de Geografía, UNAM, 1990.

**MAPA II LA MANCHA URBANA AL PONIENTE DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN 1960**



**SIMBOLOGÍA**

- +++ Límite estatal
- Límite municipal
- +++ Ferrocarril
- == Caminos principales
- Localidad
- ▨ Mancha urbana

Fuente: García de Palacios Roji Clara, *Plano de la ciudad de México y delegaciones 1960*, Escala: 1:31 200 000, México, D.F.  
 Guliérrez de Macgregor Ma. Teresa et. al. hoja III.3.5, "Crecimiento espacial de las principales ciudades", Escala: 1: 100 000, *Atlas Nacional de México*, Instituto de Geografía, UNAM, 1970.



diferencias al presentarse hacia el sur en forma compacta hasta el Paseo del Zinantécatl (Paseo Tollocan) que posteriormente será rebasado por la expansión. Por otra parte, hacia el noreste, este y sureste fueron en forma de prolongaciones a través de las vías de comunicación como la avenida Filiberto Gómez (posteriormente inaugurada como la carretera a Naucalpan, México 134), la carretera México 15 y alrededor del camino a Santa Ana donde se creó la colonia Sánchez Colín, la cual al quedar separada de la mancha urbana originó espacios no urbanizados que más adelante fueron integrados al continuo urbano.

En esta etapa, se observó cómo la mancha urbana rebasó la vía del ferrocarril que había sido el límite de la ciudad, se nota un crecimiento hacia el oriente en dirección a la ciudad de México.

Al observar los mapas 11 y 12 de la ciudad de México y Toluca respectivamente, se ve que la ciudad de México presentó una expansión en forma de múltiples prolongaciones longitudinales, a través de sus principales vías de comunicación, por las cuales atrae a sus ciudades satélites; la ciudad de Toluca en cambio presentó prolongaciones hacia el oriente, las cuales son el antecedente hacia una urbanización discontinua y compacta hacia el norte y el sur.

En 1960 (mapa 12) se observa claramente un aumento del doble de la extensión territorial de la ciudad de Toluca, en 1940 tenía 4.5 Km.<sup>2</sup> y para 1960 tuvo 8.32 Km.<sup>2</sup>

En cuanto a la población de la ciudad, ésta aumentó en más del 40%, obviamente la densidad de población se incrementó de 263 hab./Km.<sup>2</sup> en 1940 a 413.6 hab./Km.<sup>2</sup> en 1960, de lo cual se deduce que al término de esta etapa, Toluca se proyectó a nivel local y regional como una ciudad cuyo crecimiento industrial siguió en aumento.

Esta época, en general, terminó con un impulso importante hacia la industrialización de la economía del país, que se tradujo territorialmente en procesos de crecimiento y concentración de la población en el área urbana y el predominio de ésta como destino de las guías del desarrollo nacional.

De acuerdo al Modelo de las Interrelaciones Funcionales, existe una relación congruente entre la industria y el uso del ferrocarril. En Europa donde se inició este proceso, el ferrocarril demandaba insumos que la industria le proveía, al existir reciprocidad entre ellos. Sin embargo, en un país dependiente como México, el ferrocarril sólo llegó para extraer recursos que otros países

demandaban y no alimentó a ninguna industria. En los años cuarenta su función principal fue el transporte de carga, posteriormente en los años cincuenta la ampliación en kilómetros se estancó y decayó el interés junto con las políticas gubernamentales. No se debe olvidar el apoyo al sector carretero, que inició en 1925, al ser el medio que más adelante va a modificar la traza urbana de las ciudades que conecta, al obtener después de los años cincuenta todo el apoyo del gobierno hasta los años ochenta, cuando inicia su concesionamiento a la iniciativa privada.

Es importante resaltar que durante este período de estudio se presenta el cambio formal de un modo de transporte por otro, debido principalmente a la transferencia de apoyos económicos y será la carretera la que desencadenará el proceso urbano expansivo.

### 3.4 El crecimiento demográfico en acelerada expansión y la creación de las autopistas urbanas (1961-1994)

Durante la presente etapa, la expansión y el crecimiento de la población en ambas ciudades no tiene precedente, se dio en general a un ritmo muy rápido, por lo cual el desbordamiento de la mancha urbana sobrepasa los límites político-administrativos tanto de la ciudad de México como de Toluca.

Los procesos económicos juegan un papel fundamental en la posición que adquiere la ciudad de México, como polo concentrador de la economía y por lo tanto de la agenda política, por lo cual los procesos que se desarrollan en ella son fundamentales para el país en general.

En el período entre 1954 y 1970, continuó un fuerte crecimiento fabril, que se caracterizó por obedecer a una política de "...industrialización sustitutiva de importaciones como eje central y dinámico de la economía, se sustenta sobre la acción del Estado en un marco de intenso proteccionismo, de sacrificio fiscal y de absorción de recursos externos,"<sup>53</sup> es decir, este tipo de economía fortaleció el rápido crecimiento del Producto Interno Bruto y favoreció sobre todo las inversiones en aquellos lugares "...con mejores condiciones preexistentes de mercado, de mano de obra calificada e infraestructura de servicios;"<sup>54</sup> Toluca fue uno de los lugares donde más se impulsó la inversión, prueba de ello es que, durante el gobierno de Gustavo Baz la industria del estado de México presentó un gran desarrollo, al lograr la apertura de nuevas fuentes de trabajo por ejemplo, la autorización del corredor industrial Toluca-Lerma en 1963, establecido sobre 1666.3 hectáreas, donde se instalaron principalmente industrias químicas, alimenticias y partes para aparatos electrónicos.

Las inversiones en Toluca, adquirieron una gran importancia por la política de construcción de parques industriales alrededor de la ciudad de México, al aprovechar su cercanía a ella y lo que representaba suministrar productos al mercado de la capital del país.

Aunque gran parte de las fábricas se instalaban fuera de la ciudad de México, todas las empresas que se establecieron en el corredor industrial "... tienen su matriz y liderazgo en el Distrito Federal, con excepción de las empresas manufactureras de molinos que en su mayoría pertenecen a la antigua industria toluqueña y se lograron conservar gracias a la demanda interna."<sup>55</sup> Dichas

<sup>53</sup> Gonzalez Salazar, *op. cit.*, pág. 37

<sup>54</sup> *Ibidem.* pág. 38

<sup>55</sup> Castillo, *op. cit.*, pág. 88.

empresas eran filiales y en un inicio reclutaron una pequeña proporción de la PEA de la zona, debido también a la escasez de mano de obra calificada, el resto del personal residía en la ciudad de México, lo cual originó el traslado diario de dicho personal; este hecho marca el antecedente para el establecimiento de amplias zonas habitacionales frente al corredor industrial.

El desarrollo industrial de la ciudad de Toluca, así como el gran aparato de infraestructura y servicios que generó, motivó de manera contundente un cambio en la organización de las actividades económicas dentro de la región, que se vio fielmente reflejado en conformación de la PEA, como se observa en el cuadro 7.

**Cuadro 7. Distribución de la PEA en Toluca**

ACTIVIDADES	1960	1990
Primarias	35.4	3.9
Secundarias	26.0	33.6
Terciarias	38.6	59.4
No Especificadas	10.0	3.1

Fuente: Censos de Población del estado de México de 1960 y 1990 (ver bibliografía).

El cuadro muestra que las actividades primarias tendieron a desaparecer, dado el crecimiento de la mancha urbana, en 1960 la PEA representó un 35.4% y para 1990 era sólo del 3.9%, este cambio en la organización del sector productivo fue originado por la creciente importancia de la ciudad de Toluca como un centro de desarrollo urbano y a las complejas relaciones generadas lo que ocasionó un incremento de las actividades secundarias y terciarias, en lo referente a las actividades secundarias se observa que la PEA ocupada se incrementó de un 26% en 1960 a un 33.6% en 1990.

El sector terciario es el que creció en mayor proporción en esta etapa, al pasar del 35% en 1960 al 59.4% en 1990, de dicho sector el ramo de servicios absorbió el 66.1%. Además en los años ochenta el desarrollo del sector terciario coadyuvó a la consolidación de la zona metropolitana de la ciudad de Toluca.

En la década de los ochenta, la política económica del país se distinguió por obedecer a un patrón exportador de recursos naturales, en concreto del petróleo, el cual representó más del 80% de las exportaciones.

En este periodo la economía del país basada casi totalmente en la exportación de un solo producto, y con las vicisitudes que acarreó esta dinámica, la tornó en extremo vulnerable; esto se dejó sentir en un descenso del crecimiento económico, por lo cual a principios de los noventa se cambió la línea económica



proteccionista por la del liberalismo económico, con el fin de lograr una diversificación de las exportaciones-importaciones y este fenómeno se reflejó en una apertura a la inversión privada en asuntos antes exclusivos del Estado, como por ejemplo, el sector carretero que a fines de los ochenta y principios de los noventa fue concesionado para la construcción de algunas autopistas.

Casi a mediados de los noventa se incrementó la apertura comercial ahora bajo la firma del Tratado de Libre Comercio, lo que se supone traerá consigo un dinamismo en la economía, reflejado en cuantiosas obras modernas de la infraestructura industrial y vial, principalmente.

A nivel de la ciudad de México, la importancia económica de esta urbe es cada vez mayor, lo que hace necesario realizar más obras para efficientar el abasto del mercado demandante, lo cual ha motivado, entre otras cosas, la construcción de varias centrales de abasto e infraestructuras similares como el parque agroindustrial de San Francisco Chimalpa (Naucalpan) con el cual se pretende "...cubrir la demanda de productos alimenticios, para 5.9 millones de personas de los municipios de Naucalpan, Atizapán de Zaragoza, Tlalnepantla, Huixquilucan y Nicolás Romero del Estado de México y las delegaciones de Azcapotzalco, Miguel Hidalgo y Cuajimalpa en el D.F. El proyecto está considerado en tres fases, en la primera de ellas se realizarán las obras de infraestructura de servicios básicos, frigoríficos y cuatrocientos cuarenta bodegas. La Central de Abastos, promovida por el Ayuntamiento de Naucalpan y realizada en su totalidad con inversión privada, en su segunda etapa considera la construcción de una zona de comercio de apoyo, servicios complementarios y otros grupos de bodegas, en tanto que en la fase final incluirá servicios como un hotel, área para servicios y giro complementario".<sup>56</sup> Se tiene pensado terminar el proyecto en su totalidad en 27 meses, al ser esta Central parte de una ingente infraestructura que demanda la ciudad.

El impulso a las ciudades industriales y en proceso de industrializarse en este período, hizo necesario equiparlas con una infraestructura carretera adecuada a este fin, por lo que entre los años de 1964 y 1970 se construyó la carretera Naucalpan-Toluca (México 134). Dicha carretera tuvo sus orígenes desde antaño, pero por estar en una zona montañosa no se le daba una utilidad preferente, sin embargo con su inauguración se intensificó su uso, al comunicar a la zona industrial de la ciudad de México (Naucalpan) con Toluca.

Para 1989, el tamaño que adquirió la mancha urbana de la ciudad de México, propició que se llevaran a cabo nuevos proyectos de construcción de carreteras

---

<sup>56</sup> Fernández Jorge, "Nueva central de abastos de Naucalpan," *Noticias al pastor*, núm. 313, marzo 1993, pág.32

que contemplaran mayor rapidez en los flujos vehiculares. Ante esto y bajo el amparo del liberalismo económico dominante, se concesionaron tramos de la autopista México-Toluca; en 1987 La Venta-La Marquesa y en 1989 Constituyentes-La Venta. Se construyeron también las autopistas Cuajimalpa-Naucalpan y Chamapa-Lechería, en los noventa. Estas autopistas tienen la finalidad de reducir el tiempo de traslado entre la ciudad de México, Toluca y otras. También pretenden desahogar a la ciudad al desviar la carga vehicular que no tiene como destino a ésta y opta por rodearla.

Como puede verse, para hacer operativamente viable a la ciudad de México, se tiende a encarecerla con el mejoramiento de sus vialidades. Para este fin se construye parte de un gran anillo vial del que forman parte las autopistas antes mencionadas, el cual pretende comunicar a las ciudades satélites entre sí y librar de esta forma a la ciudad capital.

El proceso de industrialización-urbanización que caracterizó a esta etapa, demandó la ocupación de nuevos territorios para los nacientes asentamientos poblacionales, lo que provocó que la ciudad de México creciera a un ritmo acelerado, al casi duplicarse década con década, con un aumento de más del 40%, como se puede ver en el cuadro 8.

**Cuadro 8. Crecimiento de la población en la ciudad de México**

AÑO	POBLACION	CRECIMIENTO EN %
1960	4,910,000	41.5
1970	8,355,000	41.2
1980	14,274,746	41.5
1990	14,582,678	2.1

Fuente: Censos de población del Distrito Federal y de estado de México de 1960 a 1990 (ver bibliografía).

Como se observa en el cuadro 8, el crecimiento en la última década no manifiesta una continuidad, sino al contrario se nota un descenso al darse un aumento únicamente del 2%; sin embargo, la población siguió en crecimiento en las delegaciones de Gustavo A. Madero, Iztapalapa y Alvaro Obregón, así como fuera de los límites de Distrito Federal, en los municipios del estado de México con un importante crecimiento (66.3%) que se aprecia entre 1960 y 1990.

El proceso de urbanización que se dio en la ciudad de México fue diferente al de Toluca por los ritmos de crecimiento y la expansión de la mancha urbana.

En Toluca por la forma en que ha crecido la mancha urbana presenta asentamientos poblacionales de tipo horizontal expansivo, esto significó la invasión de tierras "...suelos ejidales de alta productividad y localidades periféricas a la ciudad de Toluca empiezan a ser absorbidas, el incremento de

construcción de vialidades, programas de vivienda y algunas invasiones con asentamientos irregulares, conforman el espacio urbano, ejidos como el de Capultitlán, San Buenaventura, Santa María de las Rosas y San Lorenzo Tepaltitlán, son el espacio receptor de este crecimiento<sup>57</sup> ver mapa 15. Con la ocupación de esas tierras surgieron varios fraccionamientos frente al corredor industrial en el municipio de Metepec, se extienden ampliamente en las zonas rurales de este municipio y son comunicados por la carretera México-Toluca con los municipios aledaños.

Como parte de esta industrialización-urbanización expansiva, "...aparecen los programas de viviendas para obreros y asalariados, tal es el caso del Infonavit, Pilares y Santa Elena, que son en principio los inicios de la conurbación de la ciudad de Toluca con los municipios de Metepec y San Mateo Atenco,<sup>58</sup> con lo cual se inició el avance sobre áreas dedicadas a actividades agrícolas y ganaderas, lo que tendió a modificar radicalmente el paisaje rural a extensiones de la mancha urbana.

Entre 1970 y 1980 la población de la ciudad de Toluca creció en 85,700 habitantes lo que dio un crecimiento muy alto, del 42.9% "...sólo Toluca tuvo un crecimiento mayor que el de la capital"<sup>59</sup> y para 1990 aumentó a 128,087 habitantes lo que representó un aumento del 39.1%, ver cuadro 9.

**Cuadro 9. El crecimiento de la población en la ciudad de Toluca entre 1960-1990**

AÑO	POBLACIÓN		% RESPECTO AL MUNICIPIO
	MUNICIPIO	CIUDAD	
1960	156,033	77,124	49.4
1970	239,261	114,079	47.6
1980	357,071	199,779	55.9
1990	487,612	327,865	67.2

Fuente: Censos de Población del estado de México de 1960 a 1990 (ver bibliografía).

El crecimiento poblacional en los cuatro decenios fue del 76.5%, lo que se vio reflejado territorialmente, cuando la ciudad de Toluca rebasó sus límites político-administrativos al incorporar el municipio de Metepec.

Se ha intentado controlar este desorden en los crecimientos, por lo cual se promulgó en 1976 la Ley General de Asentamientos Humanos. Dicha ley tuvo como objetivo normar la planeación de los centros de población de todo el país;

<sup>57</sup> Castillo *op. cit.* pág. 95

<sup>58</sup> *Ibidem.* pág. 92

<sup>59</sup> Garza, *op. cit.*, Fasc. 5, pág. 120

sin embargo no se obtuvieron los resultados previstos por la legislación y se dieron varios asentamientos anárquicos en la periferia, esto originó un crecimiento disperso en los municipios contiguos a las ciudades con mejor localización de las actividades económicas y de servicios, tal es el caso de las ciudades de México y Toluca.

La falta de planes en la urbanización para ambas ciudades, es la base de una progresiva expansión de la mancha urbana y la forma como se realiza el ordenamiento de la infraestructura y equipamiento vial.

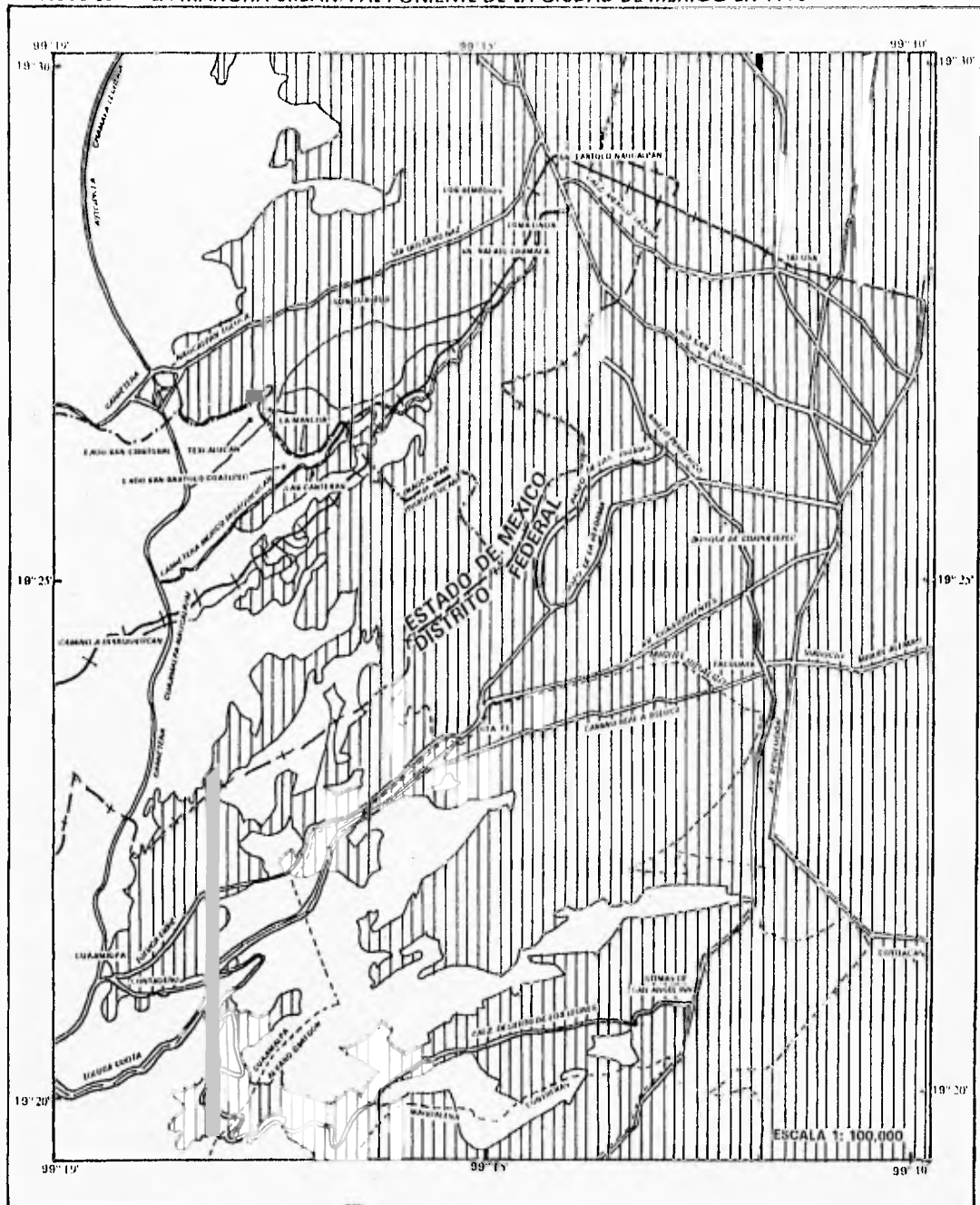
Toluca mostró un crecimiento expansivo al aprovechar la situación de valle en que se encuentra, por lo que este tipo de asentamiento presenta una distribución puntual hasta llegar a juntarse. Mientras la expansión urbana en la ciudad de México se observa en forma de un crecimiento compacto, en donde la ciudad crece en forma tentacular, a través de sus principales vías al absorber las localidades cercanas (ver mapas 13 y 15).

En 1960 la expansión de la mancha urbana de la ciudad de México creció casi a un mismo ritmo, al poniente (ver mapa 11), se observan algunas diferencias notables al surponiente, mientras que para 1989 las tendencias de la expansión de la mancha se dividieron en un gran número de prolongaciones como se aprecia en el mapa 13.

Los asentamientos poblacionales se concentraron en forma importante y con tendencia a seguir su crecimiento en torno a la carretera Naucalpan-Toluca; en esta parte la mancha urbana avanzó a las orillas de la carretera y de las vías del ferrocarril, continuó la expansión hacia el surponiente al fusionarse con los crecimientos de población situados alrededor de la carretera México-Toluca. Al sur de esta vía, las prolongaciones de la mancha siguieron al surponiente hasta la localidad de Contadero. En el mapa 13 también se ven algunos espacios no urbanizados integrados a la mancha ocupados por barrancas o terrenos en construcción (Santa Fe); asimismo, la mancha urbana en su tendencia de crecimiento se extendió casi completamente por los municipios de Naucalpan y Huixquilucan mismos que son ya parte de la ciudad de México.

Todos los cambios dados en la ciudad de México han generado una mayor apreciación y valor, por las oportunidades que ofrece ésta, misma que ha tenido una redensificación de sus zonas habitadas según se pudo comparar entre las Guías Roji de 1989 y 1993, se cuenta con la siguiente caracterización: a lo largo de la carretera Naucalpan-Toluca las colonias La Ampliación, La Olímpica, Los Cuartos II y III, Ampliación Río Hondo, Ampliación Minas Palacio, Lomas de

**MAPA 13 LA MANCHA URBANA AL PONIENTE DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN 1990**



**SIMBOLOGÍA**

- +++ Límite estatal
- Límite municipal
- Límite delegacional
- Autopista Federal de cuota
- ++ Ferrocarril
- Mancha urbana

Fuente: García de Palacios Roji Clara, *Ciudad de México, Área metropolitana y sus alrededores*, escala 1:30 000, *Guía Roji*, México, D.F. 1989.  
 Gutiérrez de Macgregor Ma. Teresa et. al. hoja III.3.5, "Crecimiento espacial de las principales ciudades", Escala: 1: 100 000, *Allas Nacional de México*, Instituto de Geografía, UNAM, 1990.

Chamapa, etc., son colonias que "rellenaron" espacios y llegan a conectarse con los límites de los ejidos de Huixquilucan (San Cristóbal Texcalucan y San Bartolo Coatepec), como lo muestra el mapa 13.

Se definen importantes vialidades que llegan a la ciudad de México como el caso de la carretera México-Huixquilucan. En esta parte surgió un nuevo asentamiento: Las Canteras se caracteriza por ser de tipo residencial localizado en el extremo noreste del municipio de Huixquilucan. Hacia el norte de esta zona existe una área libre de asentamientos, sin embargo la mancha urbana de Naucalpan amenaza con avanzar hacia el municipio de Huixquilucan, aunque esto se muestra difícil porque las zonas residenciales abogan por "reservas ecológicas." Para esto se pretende conservar como reserva ecológica los ejidos de San Bartolo Coatepec y San Cristóbal Texcalucan con una superficie de 10 millones de metros cuadrados es una "...zona de amortiguamiento urbano y constituye un respiro entre las zonas urbanas de los fraccionamientos y colonias populares de Huixquilucan y las llamadas Manchas I y II de Naucalpan"<sup>60</sup> (ver mapa 13).

Con la reciente inauguración del tramo de la autopista Constituyentes-La Venta, se impulsó la creación de áreas dedicadas a servicios como oficinas y comercios, tal es el caso de Plaza Santa Fe donde "...se destinaron más de 800 has. de terreno para concentrar a los corporativos más importantes a nivel internacional."<sup>61</sup>

Este impulso propició que prestigiadas firmas, como el Grupo Reichmann, tengan proyectado un desarrollo urbano "...concebido como una serie de andadores, con edificios residenciales, pequeños comercios, restaurantes y espacios de esparcimiento, que se mezclarán con la nueva arquitectura de Santa Fe,"<sup>62</sup> el cual constará de "... un hotel de cinco estrellas, con un centro de convenciones en medio de un complejo de comunicaciones y un boulevard que albergará 14 edificios de viviendas residenciales y oficinas. El diseño incluye la creación de un pequeño lago"<sup>63</sup> (ver mapa 14).

Esto da una idea de la imagen contrastante entre áreas populosas y zonas residenciales en continuo acercamiento, lo cual trae consigo una lucha por el

---

<sup>60</sup> García Clara Guadalupe, "Urgen vecinos de San Fernando-La Herradura a cuidar la ecología de Coatepec y San Bartolo," *El Financiero*, 12 de feb. 1993, pág. 37

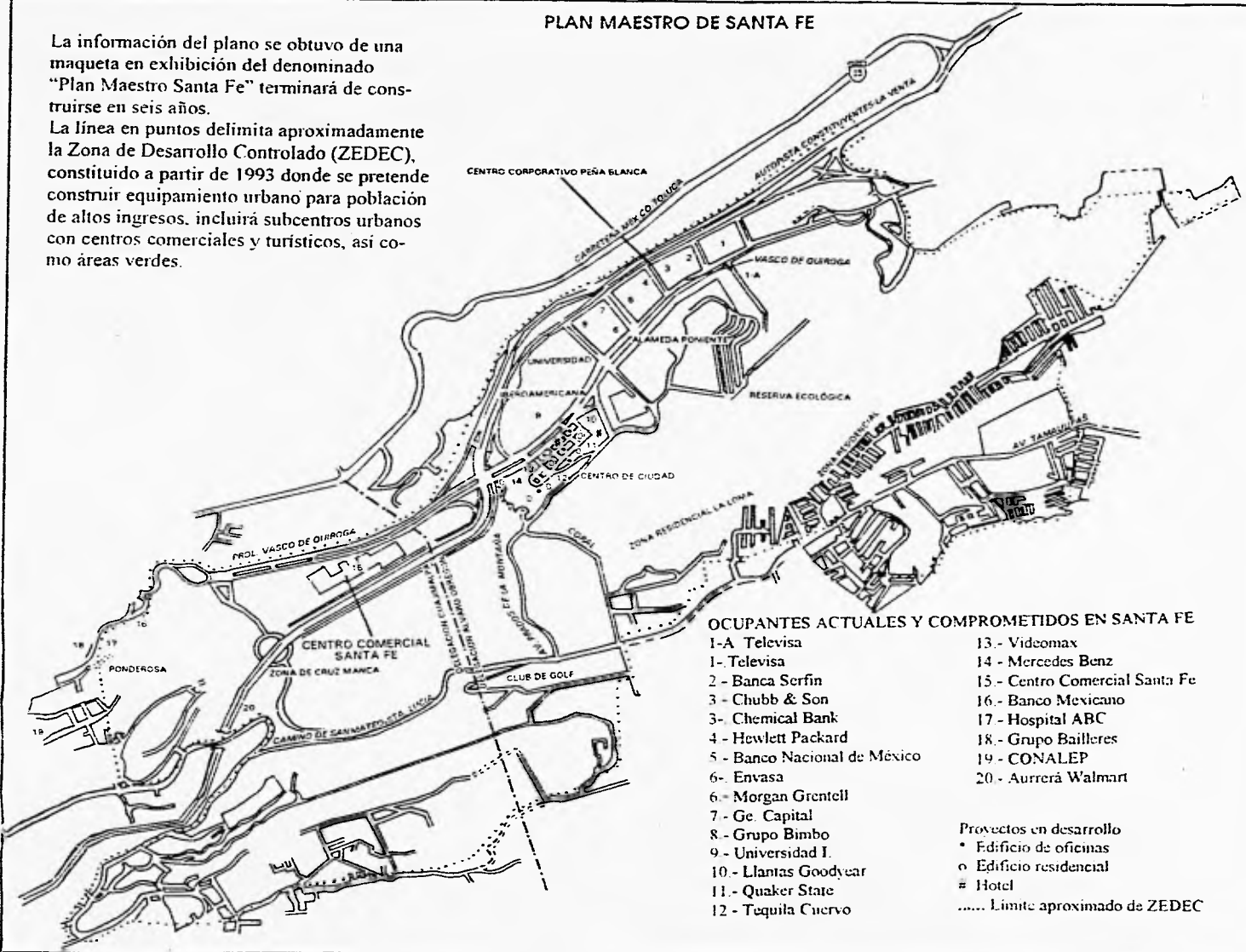
<sup>61</sup> Editorial, "Urgen límites de crecimiento de la ciudad," *Ovaciones*, 15 de nov. 1993, pág. 12

<sup>62</sup> Urrutia Alfonso, "En breve, Grupo Reichmann iniciará una de 3 magnas obras, en Santa Fe" *La Jornada*, 23 de junio 1994, pág. 45.

<sup>63</sup> *Ibidem*.



**MAPA 14**



Fuente:

García de Palacios Roji Clara, *Ciudad de México, Área metropolitana y sus alrededores*, escala 1:30 000, *Guía Roji*, 62 ava. ed. México, D.F. 1994

territorio. Para evitar que ambas se junten, las zonas residenciales se han rodeado de áreas verdes aduciendo razones ecológicas, por ejemplo se firmó un convenio entre residentes de varias colonias residenciales (Lomas de Chapultepec, Lomas Altas, Real de Lomas, Lomas de Reforma, Plan de Barrancas y Bosque de las Lomas) y el Departamento del Distrito Federal, a fin de establecer una zona de desarrollo urbano controlado denominado ZEDEC, cuyas características sean baja densidad de población y zonas reservadas para áreas verdes, con este objetivo se adquirieron 260 hectáreas más 40 que se expropiarán en la zona de barrancas "...cuyo valor de remate es de 3 a 6 años del presupuesto total de la ciudad"<sup>64</sup>.

Esta dinámica, hace que la ciudad de México sea cada vez más cara por todo lo que en ella se invierte y poco accesible para la mayoría, lo que repercutirá probablemente en el número y forma de asentamientos así como las relaciones entre éstos.

En cuanto a la ciudad de Toluca, para 1960 se puede observar un crecimiento en forma masiva sobre todo al norte y al sur (ver mapa 12). Hacia el norte es un avance sobre un área de cerros que rodean la ciudad, pero hacia el oriente el crecimiento fue en forma de ramales, básicamente por las principales vías de comunicación; es decir, las dos carreteras que comunican a Toluca con sus localidades a lo largo del recorrido.

Hasta la década de los sesenta se dio un crecimiento de la mancha urbana en forma compacta, pero en este período se rompió con tal esquema al presentarse crecimientos poblacionales e industriales en forma aislada, que al estar comunicados entre sí por la red vial se integraron a una gran mancha urbana, ver mapas 12 y 15.

A fines de los años setenta, aparecieron varias zonas urbanas con marcada configuración, algunas de las cuales se diferenciaban fácilmente, por ejemplo:

- La mancha urbana delimitada por el Paseo Tollocan.
- El corredor industrial Lerma-Toluca, con un uso predominantemente industrial.

A raíz de la construcción del corredor, se crearon gran número de fraccionamientos localizados en el municipio de Metepec y a partir de 1970 con la

---

<sup>64</sup> Sección metropolitana, "Anuncia Camacho Solís que el uso del suelo entrará en los acuerdos de Reforma Política del D.F." *El Financiero*, 27 de enero 1993, pág. 39



inauguración del Paseo Tollocan se conformó como un centro suburbano en las márgenes de éste.

En los años ochenta Toluca tuvo un espacio metropolitano consolidado, "...la estructura funcional de la zona se caracteriza por que Toluca desempeña funciones centrales, estableciendo un alto porcentaje de equipamientos y servicios,"<sup>65</sup> los autores especializados incluyen en la zona metropolitana de la ciudad de Toluca a los municipios de Toluca, Lerma, Metepec, San Mateo Atenco, Mexicalzingo, Zinacantepec y Ocoyoacac, y la caracterizan como un "...patrón expansivo que consume grandes superficies y bajos índices de ocupación."<sup>66</sup> Cuenta con "...una población aproximada en 1990 de 1,250,000 habitantes y una superficie urbanizada de 13 mil hectáreas que constituyen el continuo urbano."<sup>67</sup>

El mapa 15, hace referencia a la mancha urbana de la ciudad de Toluca de 1992, según la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas del Estado de México, se integran a esta área tanto espacios urbanizados como aquellos que tienen otro uso. Como parte de la situación, esta el proceso que se desarrolla en torno al aeropuerto internacional de Toluca, inaugurado en 1987, mismo que desde 1994 es utilizado para dar servicio a aviones particulares, lo cual promoverá probablemente la especulación de parcelas agrícolas situadas a su alrededor. En el área, actualmente existe una zona de uso habitacional disperso mezclado con actividades agropecuarias y terrenos baldíos ubicados en los límites del área urbana.

En el mapa 15, se observa una densa red vial que integra el entorno de la ciudad con su centro, ya sea de manera directa o a través de otra vía, como la carretera México 15, a la cual se conectan varios caminos que comunican el interior de la zona.

En el mapa sólo se hace referencia al área urbana del municipio de Toluca, sin embargo los municipios de Metepec, San Mateo Atenco y Lerma, pertenecen al área conurbada de la ciudad; por lo que no obstante en el mapa no aparecen estos municipios, la mancha urbana se continúa por éstos, lo mismo que la red vial que los integra.

En el mapa 16 se muestra la visión general del mapa 15, de acuerdo a lo que se considera como centro urbano estratégico de la ciudad de Toluca, esta área

---

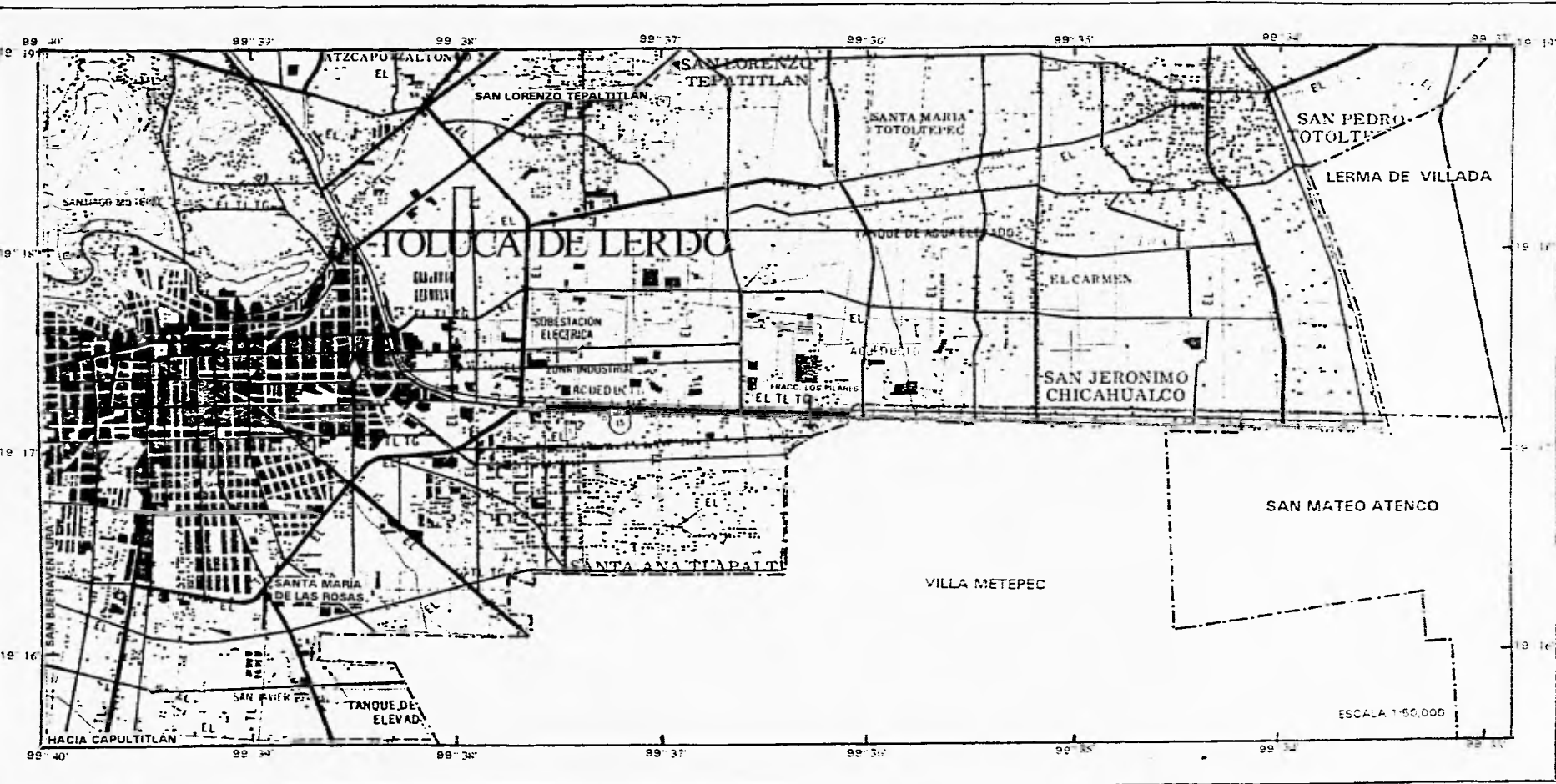
<sup>65</sup> Castillo, *op. cit.*, pág. 106

<sup>66</sup> *Ibidem.* pág. 107

<sup>67</sup> Castillo Pavón, "Población y Territorio..." *op. cit.*, pág. 48

MAPA 15

LA MANCHA URBANA DE LA CIUDAD DE TOLUCA EN 1992



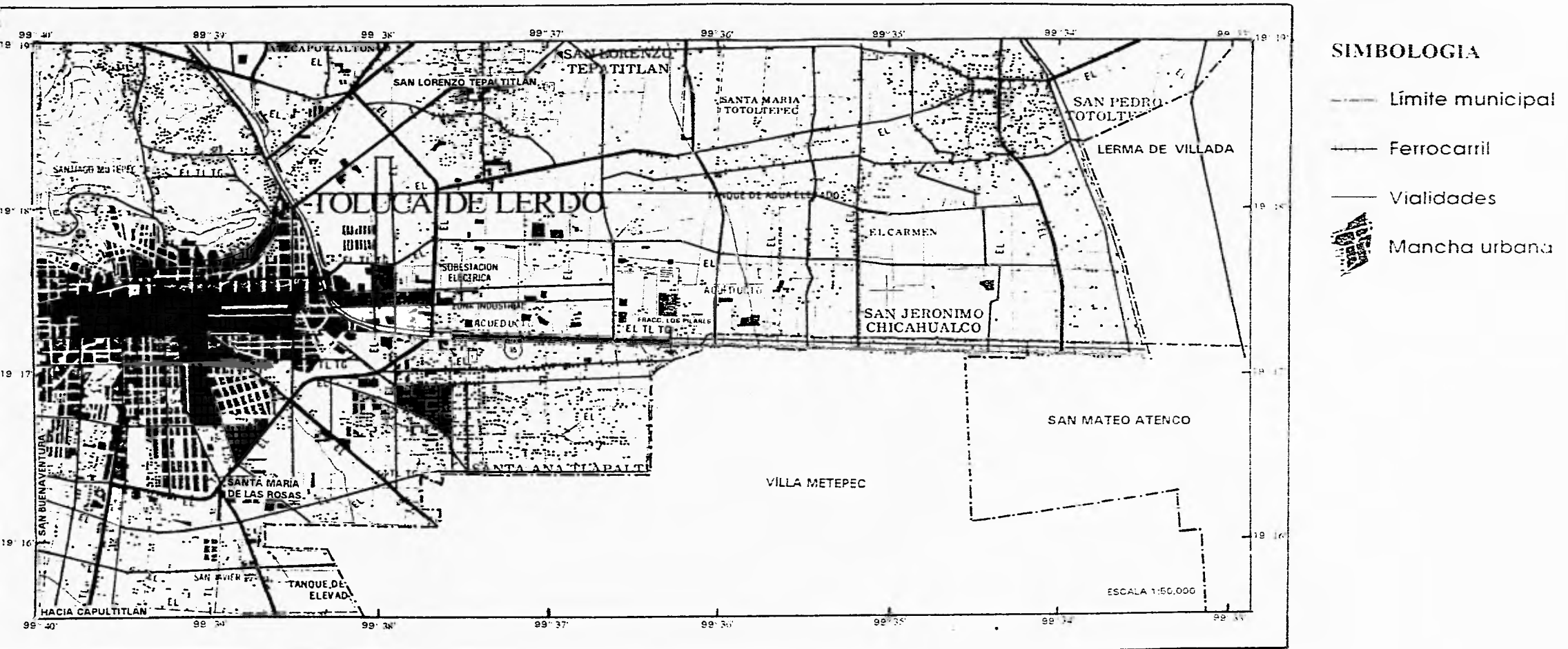
- SIMBOLOGIA**
- Límite municipal
  - Ferrocarril
  - Vialidades
  -  Mancha urbana

Fuente: Gobierno del Estado de México, Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, *Plan del Centro de población Estratégico de Toluca*, Escala 1: 10 000 Ayuntamiento de Toluca, 1992.

Elaborado en base a la información de la fuente copiada en una carta topográfica, INEGI, Carta Toluca E-14-A-38, INEGI, Escala.1: 50 000

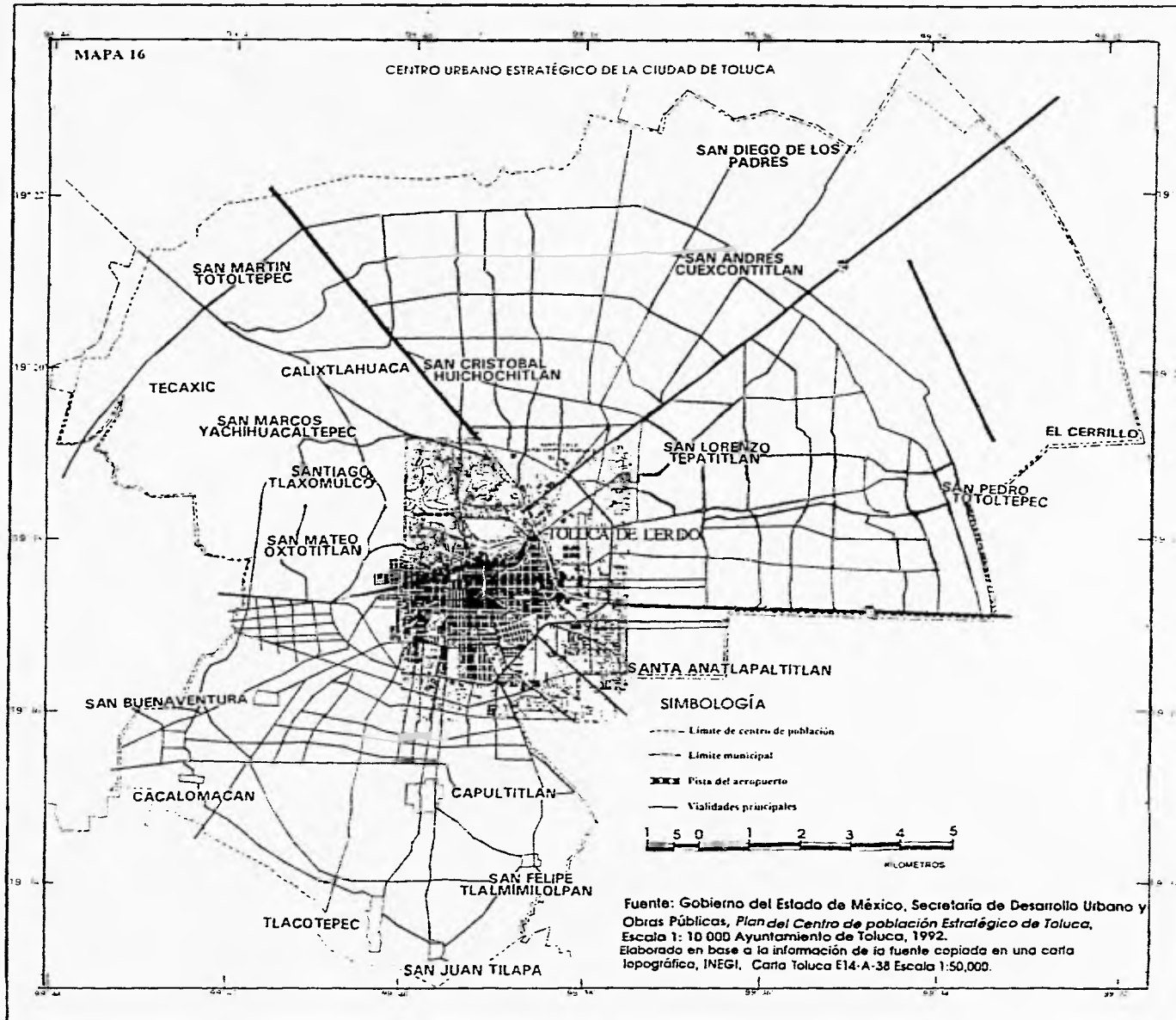
MAPA 15

LA MANCHA URBANA DE LA CIUDAD DE TOLUCA EN 1992



Fuente: Gobierno del Estado de México, Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, *Plan del Centro de población Estratégico de Toluca*, Escala 1: 10 000 Ayuntamiento de Toluca, 1992.

Elaborado en base a la información de la fuente copiada en una carta topográfica, INEGI, Carta Toluca E-14-A-38, INEGI, Escala 1: 50 000



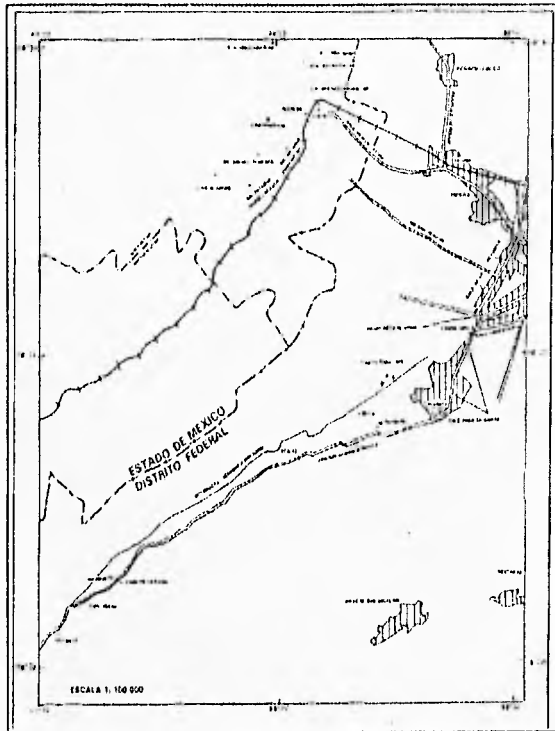
abarca aproximadamente 232.61 km.<sup>2</sup> lo que corresponde a más de la mitad de la superficie municipal (420.13 Km<sup>2</sup>); con esto se aprecia el extraordinario crecimiento que tuvo la ciudad de Toluca, ya que de tener una superficie de 8.3 Km.<sup>2</sup> se extendió hasta lo que ocupa en la década de los noventa. Esta área se conforma por varios usos del suelo: habitacional, industrial, de cultivo, baldíos, etc., que al quedar como islas se integran a la mancha urbana por las vías de comunicación.

A lo largo de este período, la ciudad de México empezó a extenderse de manera acelerada en todos los espacios disponibles. Se ha visto cómo la gran cantidad de localidades que la rodeaban, la comunicación entre éstas, el proceso de industrialización y el desarrollo de las demás actividades económicas, hizo cada vez más complejas las relaciones espaciales; por lo que la ciudad se ha expandido hasta rebasar sus límites (se consideraba como ciudad de México, al espacio ocupado por las delegaciones de Cuauhtémoc, Venustiano Carranza, Iztacalco y Miguel Hidalgo), esto relacionado estrechamente con la apertura y mejoramiento de los caminos. Como se puede corroborar, en los mapas 6, 7, 10, 11 y 13 se aprecia un crecimiento de la mancha urbana a través de los principales caminos (ver lámina 1).

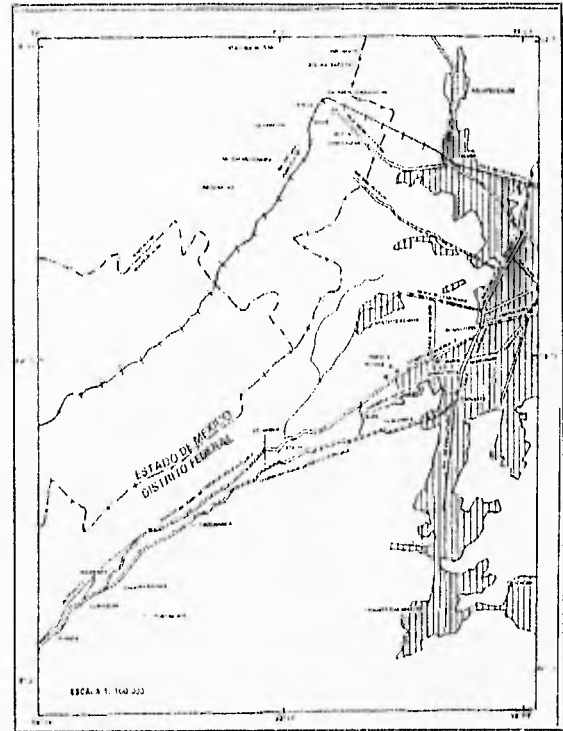
Para 1960 la mancha urbana ocupó la mayor parte de las delegaciones del Distrito Federal y avanzó sobre los municipios del estado de México (ver mapa 11), a partir del decenio de los sesenta, la ciudad siguió su expansión sobre todas aquellas áreas no ocupadas, ya sea dentro o fuera de la mancha urbana, como se ve en el mapa 13. Durante la última década de este período se consolidó la zona metropolitana de la ciudad de México, la cual aglutina a más de 16 millones de habitantes en 16 delegaciones y 17 municipios conurbados.

El crecimiento de la ciudad de México impactó significativamente a las ciudades cercanas a ella, como Toluca, que también ha venido en constante expansión. Se observó que la economía de la ciudad de Toluca se diversificó durante cada período, y de ser una zona dedicada a las actividades agrícolas y ganaderas en la primera etapa (1900-1940) con una traza urbana compacta y uniforme, para la segunda etapa (1940-1960), se rompe dicha estructura sobre todo por el establecimiento de la industria y el surgimiento de nuevos modos de transporte. Se observa un crecimiento hacia la parte oriente de la ciudad de Toluca el cual es delimitado por la vía del ferrocarril como se ve en la lámina 2. Para 1990 la ciudad de Toluca se convirtió en una área especializada en servicios, con una fuerte planta industrial impulsada en gran medida por políticas del Estado. Este cambio en el patrón de actividades económicas repercutió en varios aspectos, entre ellos la expansión de la mancha urbana que se extendió

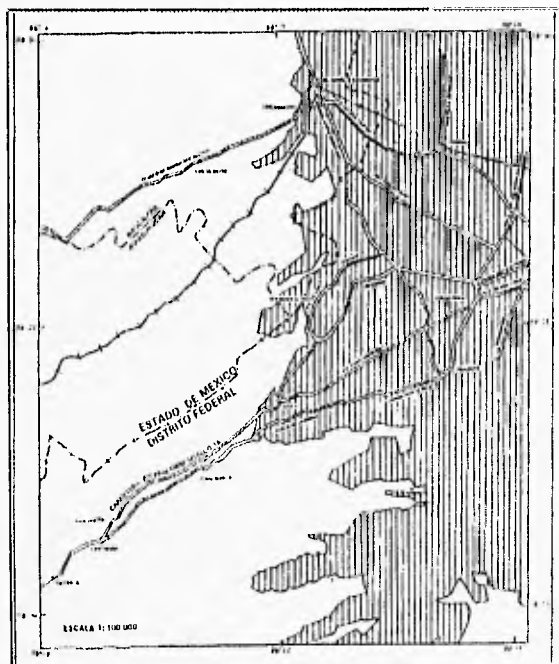
LÁMINA I. EXPANSIÓN DE LA MANCHA URBANA AL PONIENTE DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN LOS AÑOS DE 1900, 1930, 1960 Y 1990



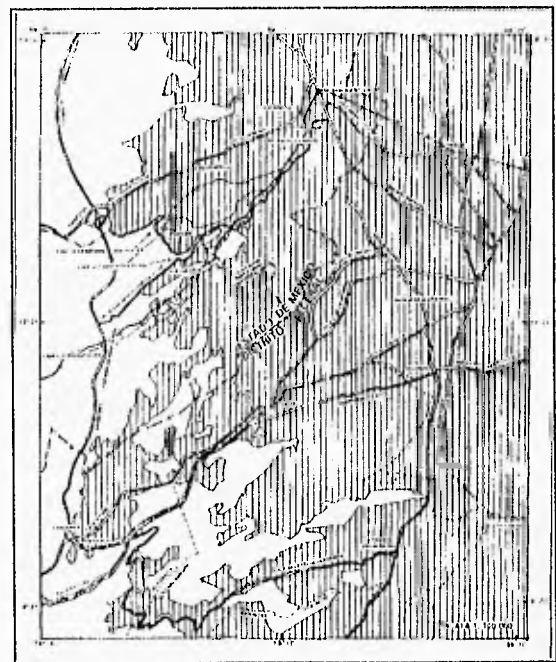
1900



1930



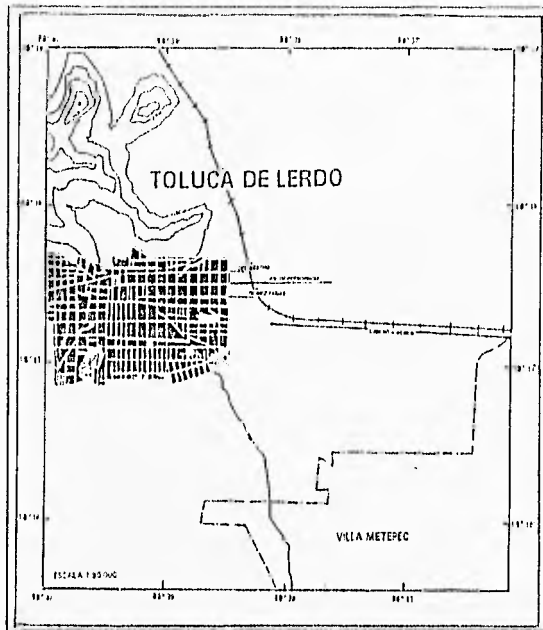
1960



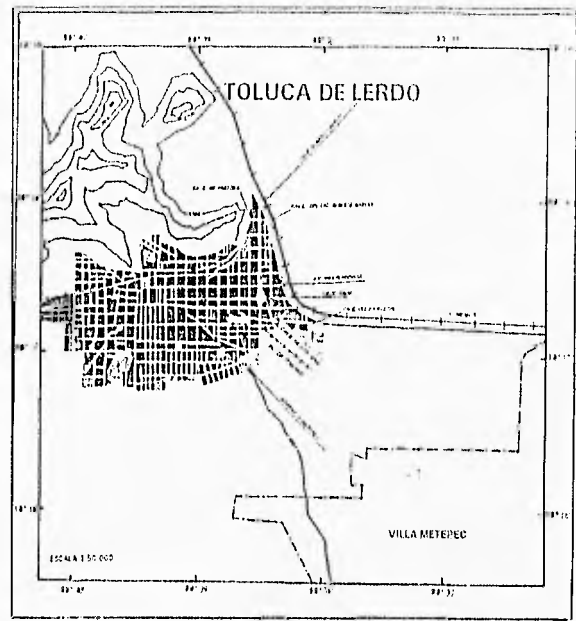
1990



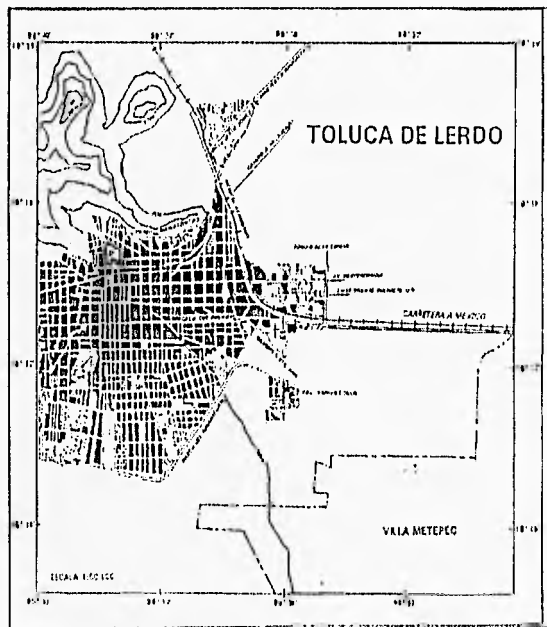
LÁMINA 2. EXPANSIÓN URBANA DE LA CIUDAD DE TOLUCA EN LOS AÑOS DE 1900, 1930, 1960 Y 1990



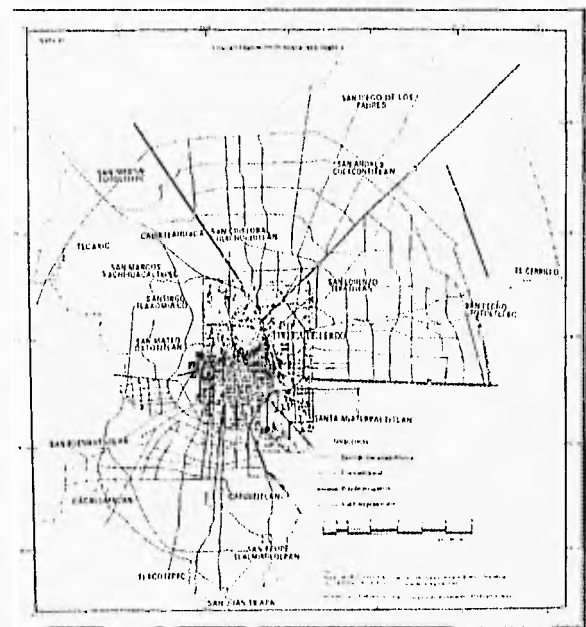
1900



1930



1960



1990

sobre los municipios aledaños y el incremento en la comunicación de Toluca con su principal mercado, la ciudad de México, para ello fue necesario la ampliación, modernización y creación de vialidades que conectaran a dichas ciudades, lo que permitió una reducción en el tiempo de traslado.

En el estudio de este capítulo, se pueden observar las etapas de crecimiento y expansión de las urbes de México y Toluca, hasta la consolidación de sus respectivas zonas metropolitanas, desde inicios del presente siglo hasta la última década del siglo XX, al verificar todo este proceso a través de sus principales vialidades (ver láminas 1 y 2).

En las láminas, tanto de la ciudad de México, como de Toluca, se observó un predominio del ferrocarril, sobre otros transportes, al prevalecer hasta 1925 cuando se inició otro modo de transporte, el automóvil, y con él los caminos recobraron su uso e iniciaron una nueva fase como medio de transporte, ya que la aparición del vehículo automotor eficientiza la accesibilidad y trae como consecuencia que la población lo prefiera, lo cual repercute en el crecimiento de las vialidades de la ciudad.

En el período de 1941 a 1960, se dio un impulso al proceso urbano-industrial, lo que implicó la participación de varios modos de transporte, por ejemplo el ferrocarril, que apoyó la industria al proveerla de materia prima recorriendo grandes distancias "...Históricamente el promedio anual de carga fue en ascenso desde la segunda guerra mundial. Entre 1945 y 1985 la carga transportada por ferrocarril creció el 208%." <sup>68</sup>

A partir de 1960, se identificó en la ciudad de México una configuración de su crecimiento en forma tentacular, donde la ciudad atrajo a su ciudad satélite, Toluca, por medio de las principales carreteras que la comunican.

El período de 1961 a 1990, se caracterizó principalmente por el proceso industrializador-urbanizador que se llevó a cabo primero en la ciudad de México y diez años después en la ciudad de Toluca, esto dio como resultado un crecimiento de la población en el sector terciario, por lo que la ciudad de México a partir de los años setenta consolidó su zona metropolitana y Toluca lo hace en los años ochenta.

En este capítulo, se observó el desarrollo del Modelo de las Interrelaciones Funcionales en las ciudades de estudio, desde la aparición del ferrocarril en el estadio industrial hasta llegar al tercer estadio, el postindustrial temprano como

---

<sup>68</sup> Ferrocarriles Nacionales de México. *Los ferrocarriles de México 1837-1987*, México D.F., 1987, pág. 198



parte de la evolución que tuvo la ciudad de México con sus ciudades satélites en aras de un policentrismo, también temprano, porque apenas se están diversificando los flujos, de tal forma que ya no sean únicamente de forma radial.

De acuerdo al modelo, el estadio post-industrial temprano se caracteriza por el predominio del modo automotor dentro de un sistema de transporte, el cual configura ciudades tentaculares. Al analizar la zona de estudio se pudo revisar que se dio un apoyo unilateral a la infraestructura carretera en detrimento del ferrocarril, lo que ocasionó una falta de integración entre tales modos como una posible alternativa al problema de la centralidad que creó graves desequilibrios en la región.

En esta fase se contempla una mayor intensidad en las relaciones entre la ciudad metrópoli (México) y su satélite (Toluca), hasta llegar a conformar no sólo relaciones hacia la ciudad central, sino también de manera inversa así como el inicio de los flujos entre las ciudades satélites donde se definen lazos de interacción para llegar a formar probablemente un área metropolitana madura.

Este tránsito va a repercutir a otra escala, en el espacio compartido entre la ciudad central y sus satélites, al ser este espacio no sólo receptor de la expansión, sino también partícipe, da origen a localidades con características urbano-rurales y ocasiona en un principio una falta de definición en las mismas, al ser atrapadas en un proceso urbano ajeno que no las consideró, pero que ahora requiere su caracterización y estudio.

Este espacio interurbano evoluciona, por lo que su importancia aumenta para las ciudades; esto es, las vías de enlace que lo atraviesan conforme se han acrecentado tienen un mayor impacto sobre él. Con el aumento de las vías se ha incrementado el poblamiento que aprovecha las conexiones requeridas para relacionarse con las ciudades principales, lo cual ocasiona la necesidad de observar cómo se ha llevado a cabo el poblamiento y las posibilidades que existen para la unión plena de dichas ciudades.

Como el Modelo de las Interrelaciones Funcionales hace únicamente alusión al desarrollo de una ciudad y sus satélites, por lo tanto no considera los núcleos urbanos entre ellas, sin embargo el estudio muestra que no existe un espacio vacío, sino que es un espacio habitado ancestralmente, por lo cual es necesario realizar un estudio que permita explicar las relaciones entre las ciudades y dicho espacio.

## CAPÍTULO IV

### LA FORMACIÓN DEL ESPACIO INTERURBANO COMO CONSECUENCIA DE LA EXPANSIÓN ENTRE LAS CIUDADES DE MÉXICO Y TOLUCA

El estudio de las relaciones entre las ciudades de México y Toluca al funcionar como polos o centros urbanos de desarrollo, es el objetivo a seguir para conocer los cambios sucedidos sobre el espacio entre estas ciudades al intensificar el uso de la infraestructura vial, es decir, cómo las carreteras estimularon la creación y expansión de un espacio urbano.

El espacio que se denomina interurbano, se caracteriza por poseer rasgos rurales y urbanos entremezclados. Está afectado por la expansión de la ciudad, y se encuentra ubicado en el *hinterland*, concepto que debe entenderse como el área de influencia de un núcleo urbano sobre las zonas que lo rodean y forman regiones funcionales; es decir, regiones que debido a su desarrollo económico vienen a desempeñar determinadas funciones dentro del entorno al cual organizan.

Anteriormente, se expuso acerca de cómo el crecimiento de las ciudades de México y Toluca rebasó los límites político-administrativos y continuó su expansión hacia los municipios aledaños del estado de México. Una visión de dicho crecimiento se puede observar en el mapa 26, que presenta la evolución completa de la extensión de la mancha urbana estudiada por separado en los mapas individuales del capítulo tres. Esto nos plantea la interrogante acerca del tipo de evolución que registró dicho espacio, al reducirse cada vez más hasta convertirse actualmente en "área compartida".

Como la escala de estudio ahora es a nivel localidad, en este apartado se hará un análisis de éstas con respecto al número total que agrupan los municipios involucrados y que conforman el espacio interurbano; asimismo, se seguirá el esquema de periodicidad del capítulo anterior, es decir: 1900-1940, 1941-1960 y 1961-1990, por considerar que la influencia de ambas ciudades ha sido la principal impulsora de los cambios registrados. Sin embargo, no se debe olvidar el papel particular que desempeñaron los municipios como Lerma desde añejas épocas.

Para el análisis de este capítulo, se hará referencia a la población total, su crecimiento, el surgimiento de nuevas localidades, la ocupación de la población y las vialidades troncales que comunican a los municipios y a las localidades comprendidas en el área de estudio.

El análisis de la información se hará en dos niveles, el interurbano y el municipal, el primero se refiere a los datos porcentuales que corresponden a

cada municipio o delegación de acuerdo a la suma del número total de municipios que integran el área de estudio, y el segundo muestra la distribución en los sectores económicos que predominan en el municipio.

#### 4.1 El espacio rural disperso en 1900 -1940

El espacio interurbano en esta primera etapa ocupaba una extensión de 1320 km.<sup>2</sup> Estaba conformado por los municipios de Huixquilucan, Lerma, Metepec, Naucalpan, Ocoyoacac, San Mateo Atenco, Xonacatlán, algunas localidades de Toluca (ver anexo) y las municipalidades de Cuajimalpa y Tacubaya en el Distrito Federal hoy integradas a la mancha urbana.

La mayor parte de la población que habitaba el espacio interurbano en 1900, era principalmente rural y representaba el 60.6% del total de la población, para 1940 fue el 73.2% (ver cuadro 10), como se puede ver existe un incremento; sin embargo, para el censo de 1900 la cabecera municipal agrupaba a varias localidades, como en San Mateo Atenco.

**Cuadro 10. Población del espacio interurbano 1900-1940**

ENTIDAD FEDERATIVA	MUNICIPIO	POBLACION									
		1900					1940				
		TOTAL	RURAL		URBANA		TOTAL	RURAL		URBANA	
	ABS	%	ABS	%		ABS	%	ABS	%		
ESTADO DE MEXICO	HUIXQUILUCAN	8,915	2,195	24.6	6,720	75.4	10,498	10,498	100		
	LERMA *	8,011	8,011	100			16,838	16,838	100		
	METEPEC	12,868	7,180	55.8	5,688	44.2	14,548	9,466	65.1	5,082	34.9
	NAUCALPAN	5,168	5,168	100			9,362	9,362	100		
	OCOYOACAC *	5,023	5,023	100			9,437	6,304	66.8	3,133	33.2
	S. M. ATENCO	6,170			6,170	100	6,963	2,633	37.8	4,330	62.2
	TOLUCA	9,801	7,148	72.9	2,653	27.1	15,340	4,851	31.6	10,489	68.4
	XONACATLAN	5,905	5,905	100			7,086	7,086	100		
D.F.	TACUBAYA	9367			9,367	100	**		**		**
	CUAJIMALPA	6,318	6,318	100			9,248	5,663	61.2	3,585	38.8
TOTAL		77,546	46,948	60.6	30,598	39.4	99,320	72,701	73.2	26,619	26.8

Fuente: Censos de población del Distrito Federal y el estado de México de 1900 y 1940 (ver bibliografía).

\*Para 1900 no se cuenta con información de las cabeceras municipales.

\*\* En 1940 forma parte de la zona urbana

Para diferenciar la población rural y urbana se consideró como localidades urbanas aquellas con población mayor de 2,500 habitantes, según la clasificación de Luis Unikel.

Los municipios de Lerma, Naucalpan, Ocoyoacac, Xonacatlán y Cuajimalpa se caracterizaban por tener una población completamente rural; mientras que San Mateo Atenco y Tacubaya se distinguían por ser totalmente urbanos como se observa en el cuadro anterior.

También se observa en el cuadro 10, que al comparar la población urbana de 1900 a 1940 existe un descenso. Esto como causa efecto de que en los municipios de Huixquilucan, Metepec y San Mateo Atenco, la población volvió a concentrarse en las áreas rurales, lo cual conlleva a que probablemente aparecieron en estos municipios nuevas localidades rurales. Ello coincide con el reparto agrario emprendido por el gobierno federal a finales del decenio de los treinta que atrajo hacia el campo grupos de campesinos avecindados en la ciudad.

Durante esta etapa se presentó un crecimiento importante de población en el área de estudio, al aumentar el 45.7%, entre los municipios que destacaron por su incremento se encuentran Lerma 110.2%, Ocoyoacac el 87.9%, Naucalpan el 81.1% y Toluca aumentó el 56.5%, como se observa en el cuadro 11.

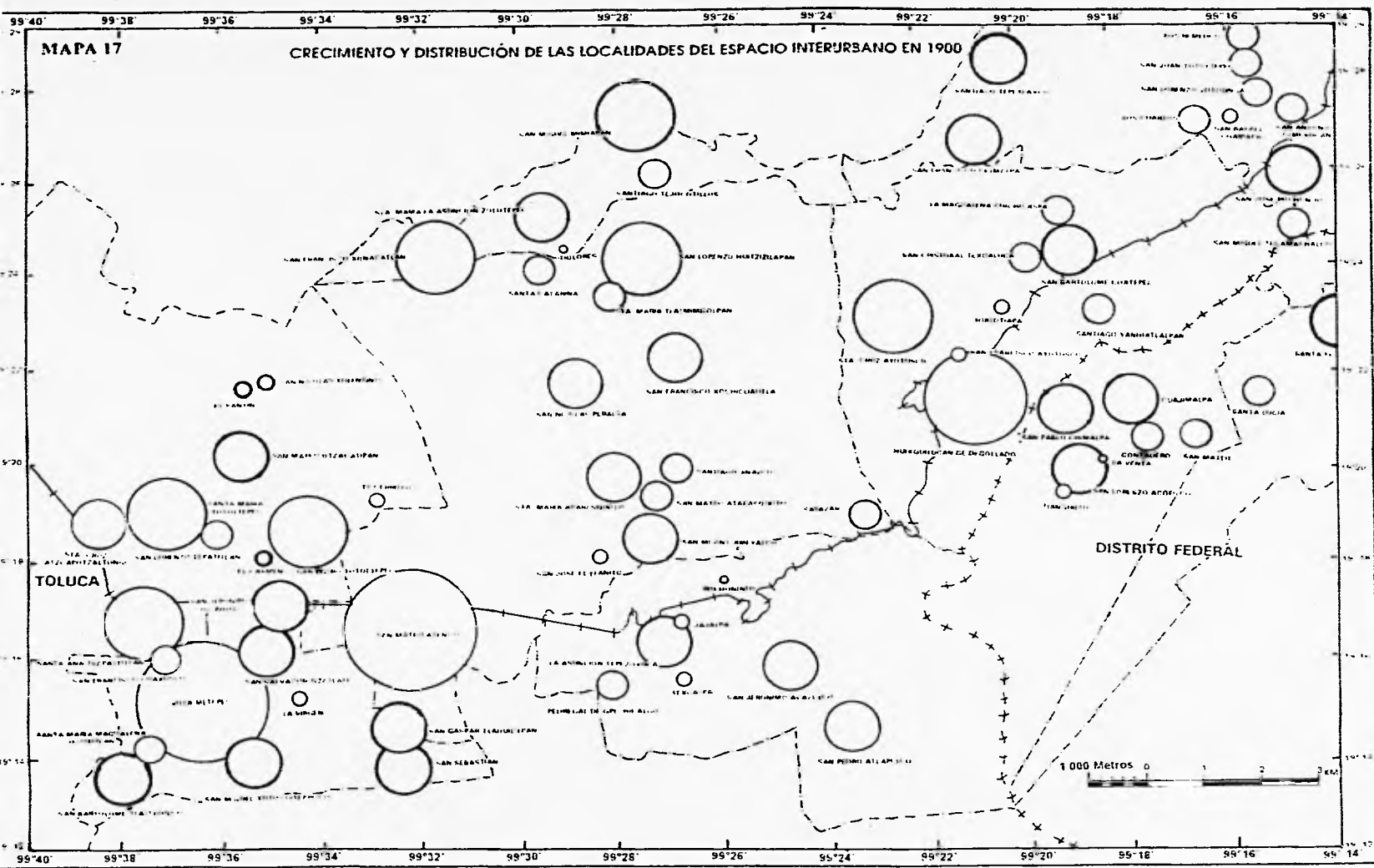
**Cuadro 11. Crecimiento de Población y localidades entre 1900 y 1940.**

ENTIDAD FEDERATIVA	MUNICIPIO	CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN ENTRE 1900-1940 %	TASA DE CRECIMIENTO ENTRE 1900-1940 %	NUMERO DE LOCALIDADES	
				1900	1940
ESTADO DE MEXICO	HUIXQUILUCAN	17.7	0.41	8	17
	LERMA	110.2	1.80	12	21
	METEPEC	13.0	1.31	10	15
	NAUCALPAN	81.1	1.40	10	9
	OCOYOACOAC	87.9	1.50	8	13
	S.M. ATENCO	12.8	0.30	1	6
	TOLUCA	56.5	1.10	10	10
	XONACATLAN	20.0	0.45	5	5
	D.F.	CUAJIMALPA	46.4	0.94	9
TOTAL		45.7	0.61	73	105

Fuente: Datos obtenidos de la población de 1900 y 1940  
Los datos que se presentan, únicamente son de localidades cartografiadas.

En el cuadro 11 también, se observa el incremento del número de localidades a lo largo del período, que aumentaron de 73 a 105, lo cual brinda una idea de que a mayor población rural existe mayor dispersión, lo que se aprecia también en el mapa 17 por el predominio de localidades que tenían menos de dos mil habitantes.

Las tasas de crecimiento que se muestran en el cuadro 11, permiten apreciar que los mayores porcentajes corresponden a municipios con un incremento en el número de localidades sobre su territorio como por ejemplo, los municipios de Lerma, Metepec y Ocoyoacac. Naucalpan y Toluca, también presentan una tasa



Fuente: Secretaría de fomento, colonización e industria, Dir. General de Estadística Censo general de la república mexicana, 1900.

alta, aunque el número de localidades decrece o se mantiene. El resto de los municipios tiene una tasa menor a 1%.

Hacia 1900 los asentamientos de población más grandes (mapa 17) se concentraron principalmente en las áreas cercanas a las ciudades, asimismo, estaban representados por algunas cabeceras municipales como Huixquilucan, Xonacatlán, San Mateo Atenco y Metepec (ver anexo).

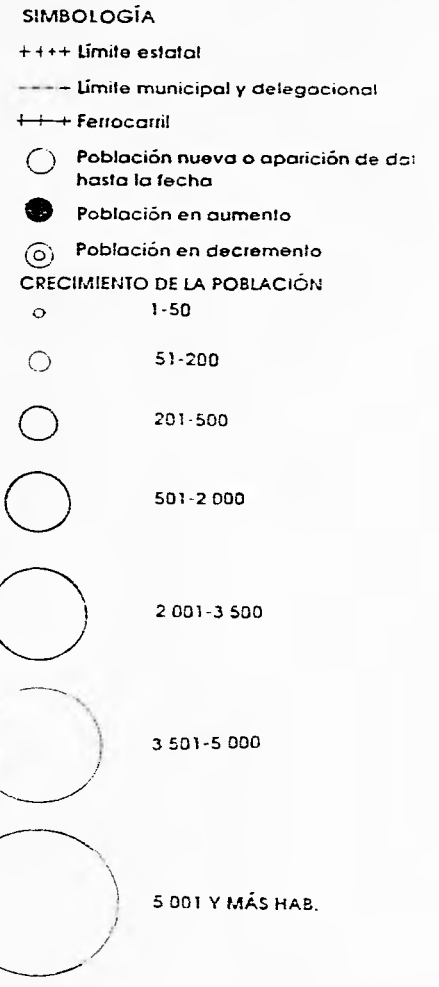
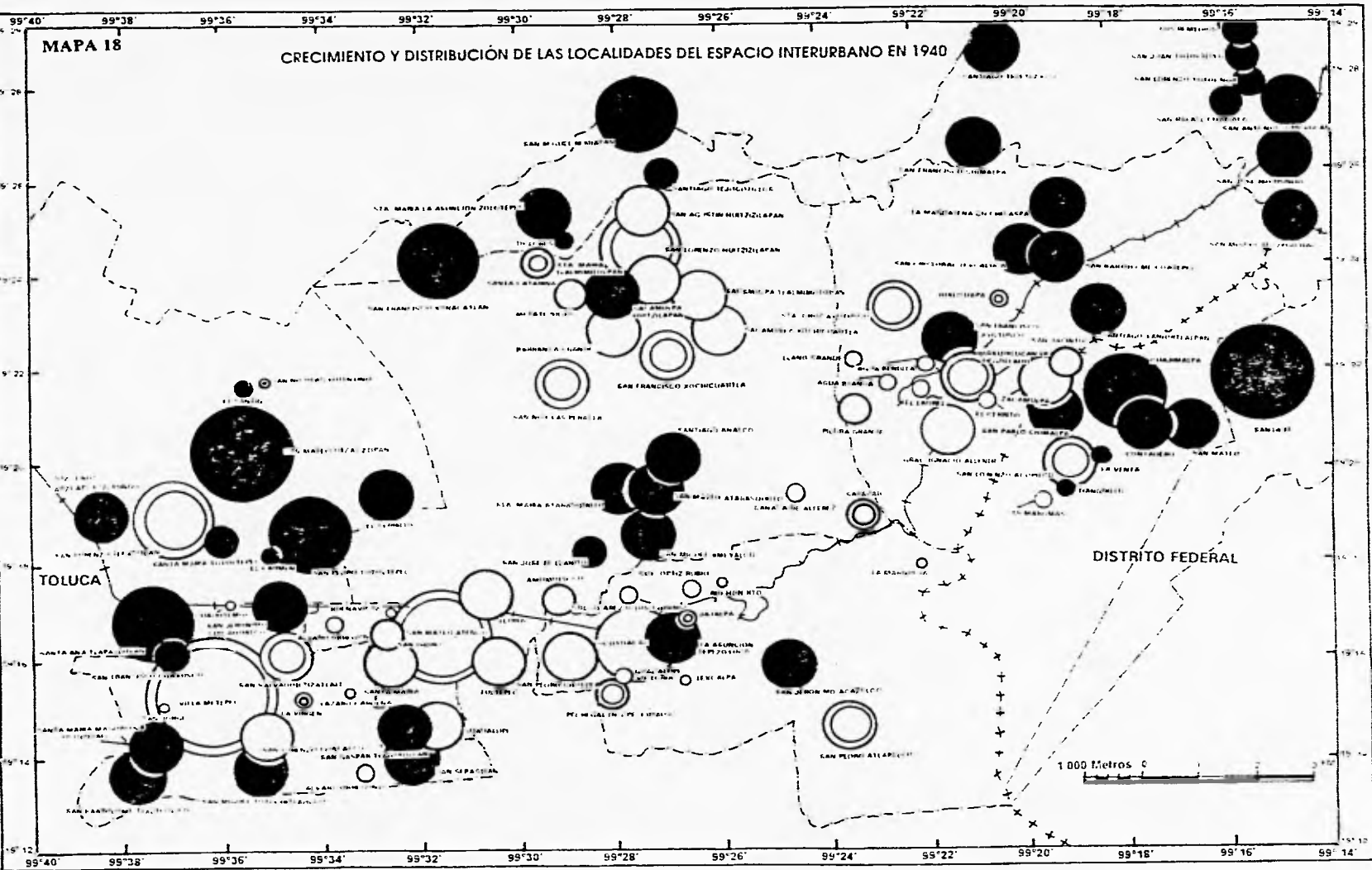
En el mapa 18 (1940), por la distribución de círculos blancos, se aprecia que en la mayoría de los municipios hubo un aumento en el número de localidades, estos nuevos asentamientos poblacionales se localizaron en Huixquilucan, Lerma, Metepec y Ocoyocoac, principalmente al lado de la carretera México 15, como la colonia Juárez, Ortiz Rubio y la Marquesa en el municipio de Ocoyoacac, en Lerma se ubicó Amomolulco; se observa también que algunas localidades decrecieron, tal es el caso de las cabeceras municipales de Metepec y Huixquilucan, donde la población probablemente se reubicó para buscar mejores opciones, el descenso en San Mateo Atenco quizás obedece que para 1940 los datos del censo vienen desglosados, mientras que en 1900 se incluían en la cabecera municipal, como se mencionó anteriormente.

Los mapas 17 y 18 muestran la distribución de las localidades que denota cierta organización en torno a los caminos, se aprecia una estructura radial que une las localidades hacia las ciudades y una estructura transversal en dirección norte sur que atraviesa el municipio de Lerma y es el origen de una configuración posterior del espacio interurbano.

Como consecuencia del predominio de la población rural, la economía se basaba principalmente en las actividades primarias, lo cual respondía al modelo económico que imperaba en el país.

La población total ocupada en 1900 fue de 47,881 trabajadores, de los cuales 31,094 (64.9%) estaban integrados a las actividades económicas primarias, 8,645 (18.1%) a las secundarias y 8,142 (17.0%) a las terciarias. Se observa también que la población económicamente activa ocupada en los sectores secundario y terciario casi se igualan, tanto en números absolutos como relativos, como se ve en el cuadro 12.

A nivel interurbano destacan por su participación, en el sector primario, los municipios de Toluca (37.4%), Lerma (10.6%) y Metepec con el 9.4%, que sumados los porcentajes agrupan el 57.4% de la PEA ocupada, por lo que el resto se reparte entre los otros ocho municipios (ver cuadro 12).



Fuente: Depto. de Estadística, VI Censo de Población, 1947



Cuadro 12. Distribución de la PEA en 1900

ENTIDAD FEDERA TIVA	MUNICIPIO	PEA TOTAL	PRIMARIAS			SECUNDARIAS			TERCIARIAS		
			Abs.	%	%	Abs.	%	%	Abs.	%	% Inter.
				Mun.	Inter.	Mun.	Inter.	Mun.	Inter.	Mun.	
ESTADO DE MEXICO	HUIXQUILUCAN	2,556	1,680	65.7	5.4	803	31.4	9.3	73	2.8	0.9
	LERMA	3,993	3,310	82.9	10.6	443	11.1	5.1	240	6.0	2.9
	METEPEC	3,823	2,934	76.7	9.4	487	12.7	5.6	402	10.5	4.9
	NAUCALPAN	2,996	2,123	70.9	6.8	557	18.6	6.4	316	10.5	3.9
	OCOYOACAC	2,826	2,490	88.1	8.0	198	7.0	2.3	138	4.9	1.7
	S. M. ATENCO	2,130	1,920	90.1	6.2	118	5.5	1.4	92	4.3	1.1
	TOLUCA *	19,540	11,643	59.5	37.4	4,163	21.3	48.2	3,734	19.1	45.9
	XONACATLAN	1,802	1,583	87.8	5.1	114	6.3	1.3	105	5.8	1.3
D.F.	TACUBAYA	5,919	1,745	29.5	5.6	1,490	25.2	17.2	2,684	45.3	33.0
	CUAJIMALPA	1,534	1,323	86.2	4.2	115	7.5	1.3	96	6.2	1.2
	SANTA FE	762	343	45.0	1.1	157	20.6	1.8	262	34.4	3.2
TOTAL		47,881	31,094	64.9	99.8	8,645	18.1	99.9	8,142	17.0	100

Fuente: Censos y división territorial del Distrito Federal y Estado de México de 1900, (ver bibliografía).

La columna con el título de inter, se refiere a interurbano.

\* Sólo incluye las localidades de San Nicolás Tolentino, El Santín, San Mateo Otzacatipan, El Cerrillo, San Pedro Totoltepec, El Carmen, Santa María Totoltepec, San Lorenzo Tepatlilán, Santa Ana Tlapatlilán, Santa Cruz Atzacapotzaltongo, La Constitución, San Miguel Totoltepec y San Francisco Totoltepec.

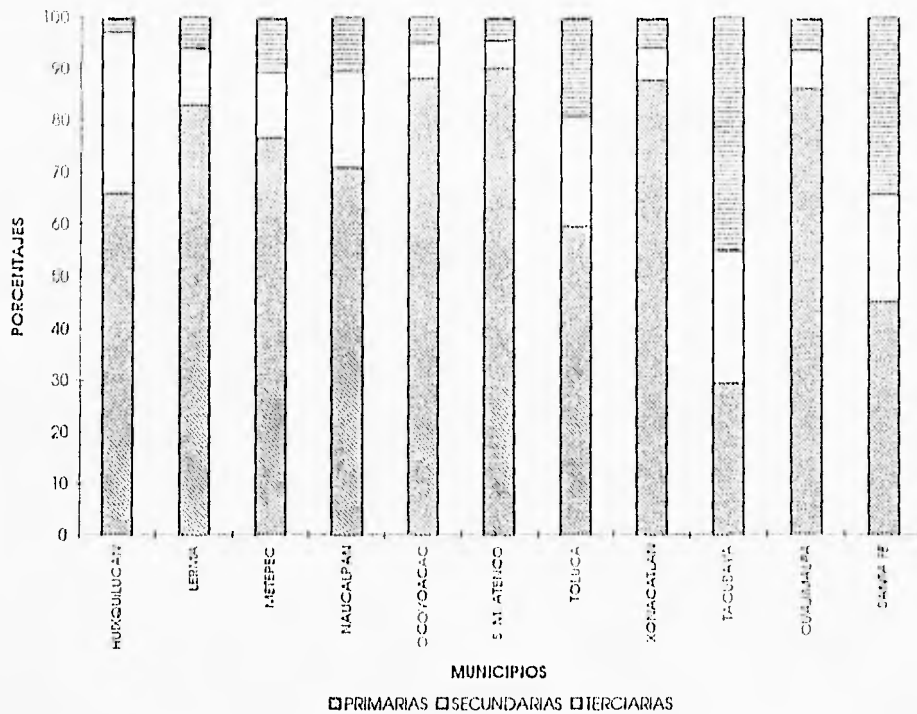
En el cuadro 12 se observa que a nivel municipal el patrón económico era muy similar. Los municipios con mayor porcentaje de población ocupada en el sector primario, fueron: San Mateo Atenco con el 90.1%, Ocoyoacac con 88.1% y Xonacatlán con 87.8%, los municipios con menor proporción eran Santa Fe, Huixquilucan, Toluca y Tacubaya.

Las actividades secundarias ocupaban el segundo lugar por su participación de la PEA a nivel interurbano, los municipios de Toluca y Tacubaya contaban con la proporción más alta, juntos ocupaban el 65.4% de la población económicamente activa en este sector. A nivel municipal la población ocupada empezaba a despuntar principalmente en los municipios de Huixquilucan, Tacubaya y Toluca.

El sector terciario, se ubicaba principalmente en Toluca y Tacubaya, juntos ocuparon el 78.9% de la PEA. Por ende, el resto de los municipios contribuían con el 21.1% de la población económicamente activa en las actividades terciarias. A nivel municipal, más del 30% de la PEA de Tacubaya y Santa Fe laboraba en dicho sector, ver gráfica siguiente.



GRÁFICA 4. DISTRIBUCIÓN DE LA PEA A NIVEL MUNICIPAL EN 1900



Con base a la distribución de las actividades económicas, se puede inferir que para 1900 el espacio interurbano estaba dividido, por una parte en municipios totalmente rurales con un predominio de actividades primarias, como Lerma, Ocoyoacac, Xonacatlán, San Mateo Atenco y Cuajimalpa; y por la otra un espacio cercano a las urbes donde tienden a desarrollarse actividades secundarias y terciarias. Tal es el caso de Tacubaya y las localidades cercanas a la ciudad de Toluca.

Se observa en el cuadro 13, que al finalizar la etapa en 1940, continuó el predominio de las actividades primarias a nivel interurbano, de hecho aumentaron en forma leve al representar el 65.1% de la PEA, le siguió en importancia el sector terciario con el 20.1% y finalmente el secundario ocupó el 14.8%, como se puede observar también en la gráfica 5.

Cuadro 13. Distribución de la PEA en 1940

ENTIDAD FEDERATIVA	MUNICIPIO	TOTAL	PRIMARIAS			SECUNDARIAS			TERCIARIAS		
			Abs.	% Mun.	% Inter.	Abs.	% Mun.	% Inter.	Abs.	% Mun.	% Inter.
ESTADO DE MEXICO	HUIXQUILUCAN	3,619	3,208	88.6	9.2	116	3.2	1.5	295	8.1	2.7
	LERMA	5,253	4,568	86.9	13.1	423	8.0	5.4	262	4.9	2.4
	METEPEC	4,322	2,977	68.9	8.6	855	19.8	10.8	490	11.3	4.6
	NAUCALPAN	3,788	2,435	64.3	7.0	975	25.7	12.4	378	10.0	3.5
	OCOYOACAC	3,029	2,666	88.0	7.7	137	4.5	1.7	226	7.5	2.1
	S. M. ATENCO	1,960	1,633	83.3	4.7	54	2.7	0.7	273	13.9	2.5
	TOLUCA	27,520	13,924	50.6	40.0	5,136	18.7	65.1	8,460	30.7	78.9
	XONACATLAN	2,110	2,040	96.7	5.9	15	0.7	0.2	55	2.6	0.9
D.F.	CUAJIMALPA	1,749	1,293	73.9	3.7	177	10.1	2.2	279	16.0	2.6
TOTAL		53,350	34,744	65.1	99.9	7,888	14.8	100	10,718	20.1	99.8

Fuente: VI Censo de Población del estado de México y del Distrito Federal de 1940 (ver bibliografía).

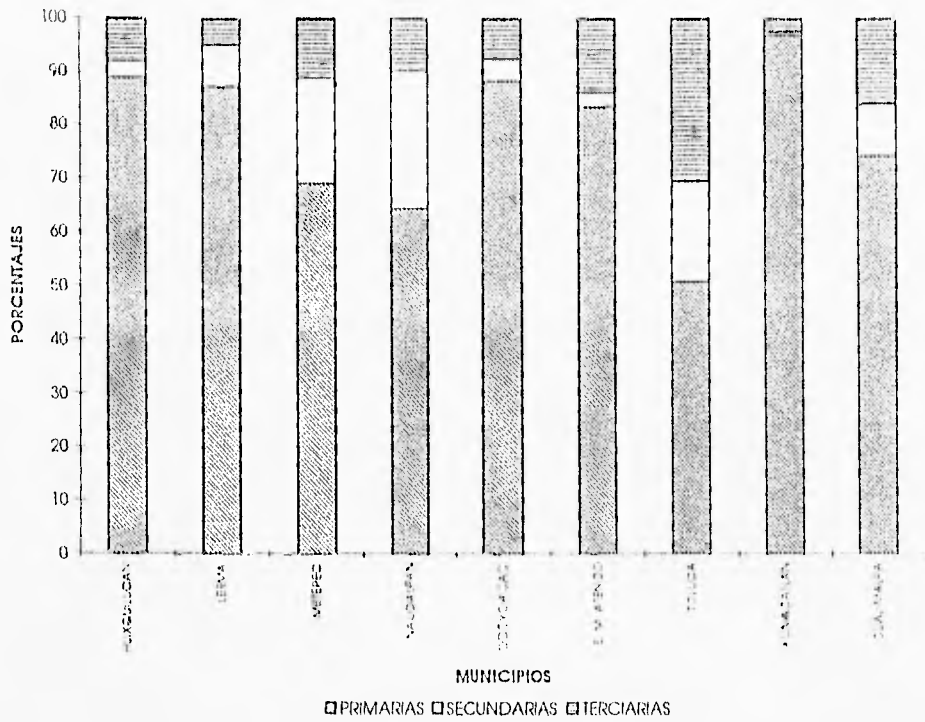
A nivel municipal, en el sector primario destacaron los municipios de Xonacatlán, Huixquilucan, Ocoyoacac, Lerma y San Mateo Atenco al ocupar más del 80% de su población económicamente activa en dicho sector, el municipio con menor población ocupada en actividades primarias fue Toluca con el 50.6%, debido a que el sector terciario ocupó un porcentaje importante.

El sector que siguió en importancia a nivel interurbano fue el terciario, concentrado en las localidades del municipio de Toluca con el 78.9%. Los municipios con más población ocupada en este sector eran: Toluca (30.7%), se agregan con respecto a 1900 Cuajimalpa (16.0%) y San Mateo Atenco (13.9%), Naucalpan y Metepec participaban en menor proporción.

El sector secundario ocupaba el tercer sitio en importancia a nivel interurbano, se establecía principalmente en el municipio de Toluca y ocupaba el 65.1% de la PEA, mientras el resto se repartía entre los demás municipios que observaban cierta homogeneidad entre ellos, aunque Naucalpan y Metepec empezaron a despuntar en este sector.

Entre 1900 y 1940 el sector primario fue el que tuvo mayor relevancia, entre los municipios que siguieron esta misma tendencia a lo largo de cuarenta años fueron Lerma, Ocoyoacac, Xonacatlán y Huixquilucan, otros tendieron a disminuir su actividad en este sector como Metepec, Naucalpan, San Mateo Atenco, Toluca y Cuajimalpa, ver gráfica 5.

GRÁFICA 5. DISTRIBUCIÓN DE LA PEA A NIVEL MUNICIPAL EN 1940

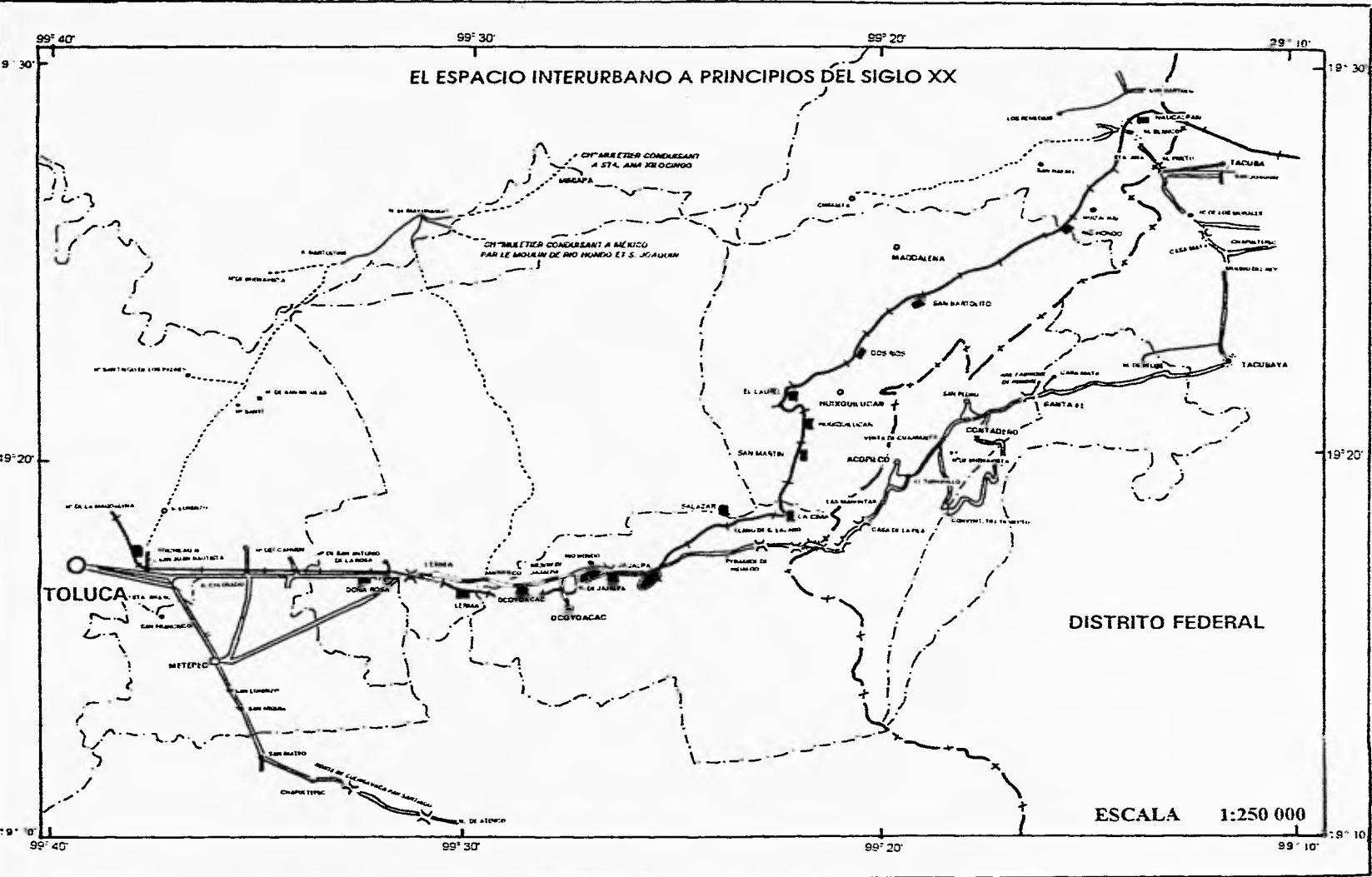


El paisaje rural que predominó en la presente etapa, estaba ligado a la configuración de los caminos locales que se unían a un camino troncal que comunicaba a la ciudad de México con Toluca, como era el Camino Real a Toluca, el cual partía de la municipalidad de Tacubaya, pasaba por las localidades de Santa Fe y Cuajimalpa, después de atravesar una serie de puentes llegaba a Lerma y finalmente a Toluca, este camino se conectaba a varias vialidades de la ciudad de México como se ve en el mapa 19, donde se observan también otros caminos secundarios, transitados en la parte norte de la zona.

Los principales asentamientos de población se localizaban a lo largo de los caminos, en donde se aprecia la amplitud del espacio interurbano que se extendía desde la municipalidad de Tacubaya hasta la ciudad de Toluca y era utilizado para la realización de actividades agrícolas.

En el mapa 19 se observa también el ferrocarril, que fue el modo de transporte más utilizado durante este período, por la seguridad que representaba ante un

MAPA 19

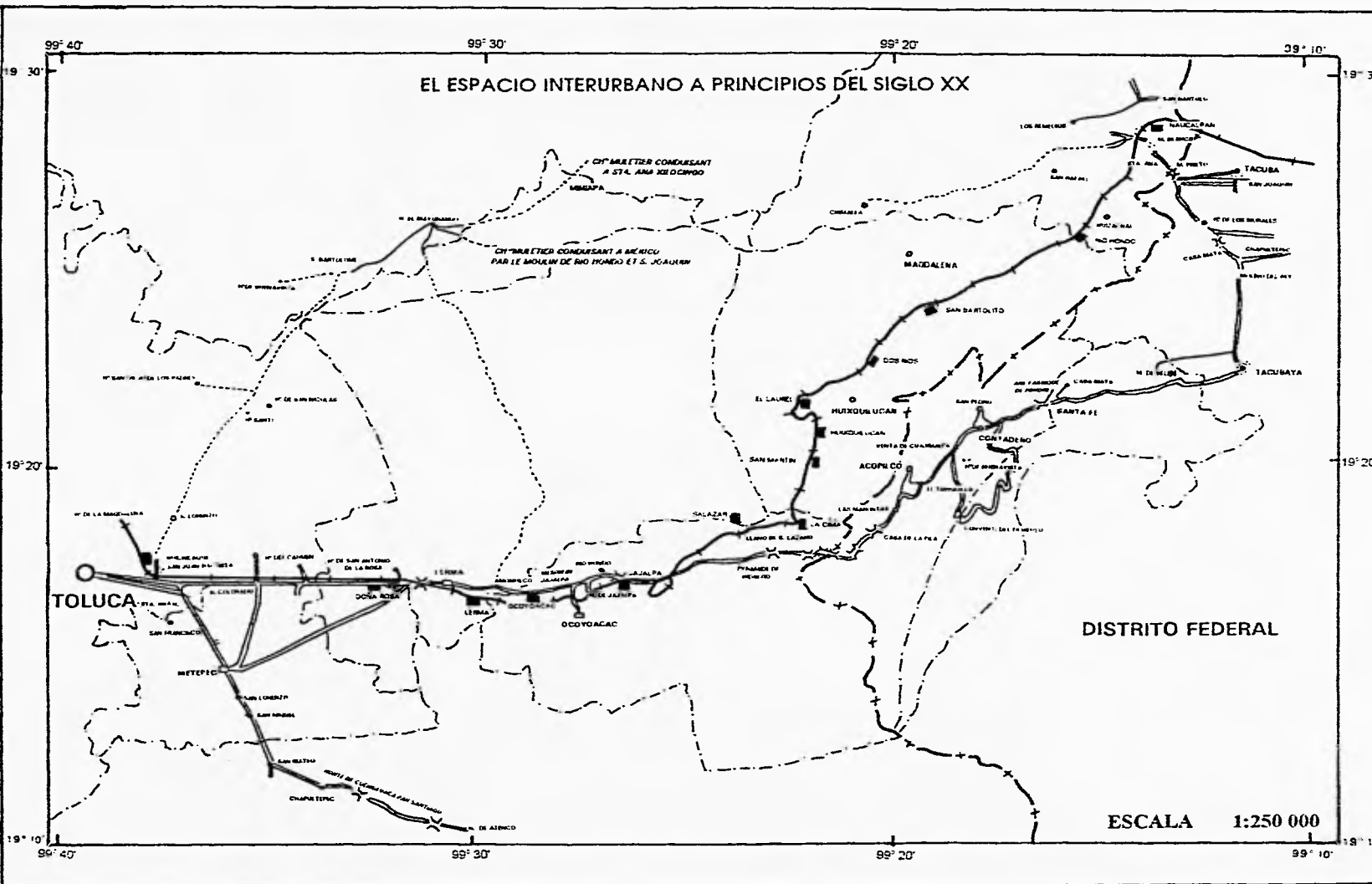


SIMBOLOGÍA

- + + + + Límite estatal
- - - - Límite municipal o delegacional
- + + + + Ferrocarril
- ==== Carretera principal
- )) Puente
- ..... Camino secundario
- Estación ferroviaria
- Ciudad capital
- Cabecera municipal
- Localidad

Fuente: *Carta hidrológica del Valle de México*, escala 1:200 000, 1900, sin más datos.  
 Itinerario de México a Toluca, Echelle  $\frac{1}{80\,000}$  sin más datos.  
 Ayuntamiento de México, *Piano del Monte del Desierto*, 1899.

MAPA 19



**SIMBOLOGÍA**

- +—+— Límite estatal
- - - Límite municipal o delegacional
- +—+— Ferrocarril
- ==== Carretera principal
- ) ( Puente
- ..... Camino secundario
- Estación ferroviaria
- Ciudad capital
- Cabecera municipal
- Localidad

Fuente: *Carta hidrológica del Valle de México*, escala 1:200 000, 1900, sin más datos.  
 Itinerario de México a Toluca, Echelle  $\frac{1}{80\,000}$  sin más datos.  
 Ayuntamiento de México, *Plano del Monte del Desierto*, 1899.

camino de alta peligrosidad debido a un relieve con fuertes pendientes y zonas fangosas.

El ferrocarril fue construido en vía angosta con una longitud de 74 kilómetros y realizaba un tiempo de recorrido de la ciudad de México a Toluca de dos horas treinta y cinco minutos, mientras que en carruaje el trayecto se hacía aproximadamente en ocho horas.

Las estaciones aún en utilización se ubican en el mapa 19 y en el cuadro 14.

**Cuadro 14. Estaciones del ferrocarril en el trayecto México a Toluca.**

ESTACION	KM.	ESTACION	KM.	ESTACION	KM.	ESTACION	KM.
México	0	San Bartolito	24	Cruce con carretera	46	Lerma	61
Tacuba	6	Dos Ríos	29	Jajalpa	52	Alenco	62
Naucalpan	11	Huixquilucan	36	Ocoyoacac	54	Doña Rosa	63
Río Hondo	15	Salazar	42	Maclovio Herrera	57	Toluca	74

Fuente: Cámara de Diputados de Toluca, *Vía ancha México-Toluca-Acámbaro*, Toluca, Méx. 1949

Se puede observar tanto en el mapa, como en el cuadro, la ubicación de las estaciones fue muy importante para las localidades que se veían afectadas por ese modo de transporte, como el caso "...que dos rivales tradicionales casi llegaran a las armas en un conflicto referente a la localización de una estación ferroviaria en proyecto."<sup>69</sup>

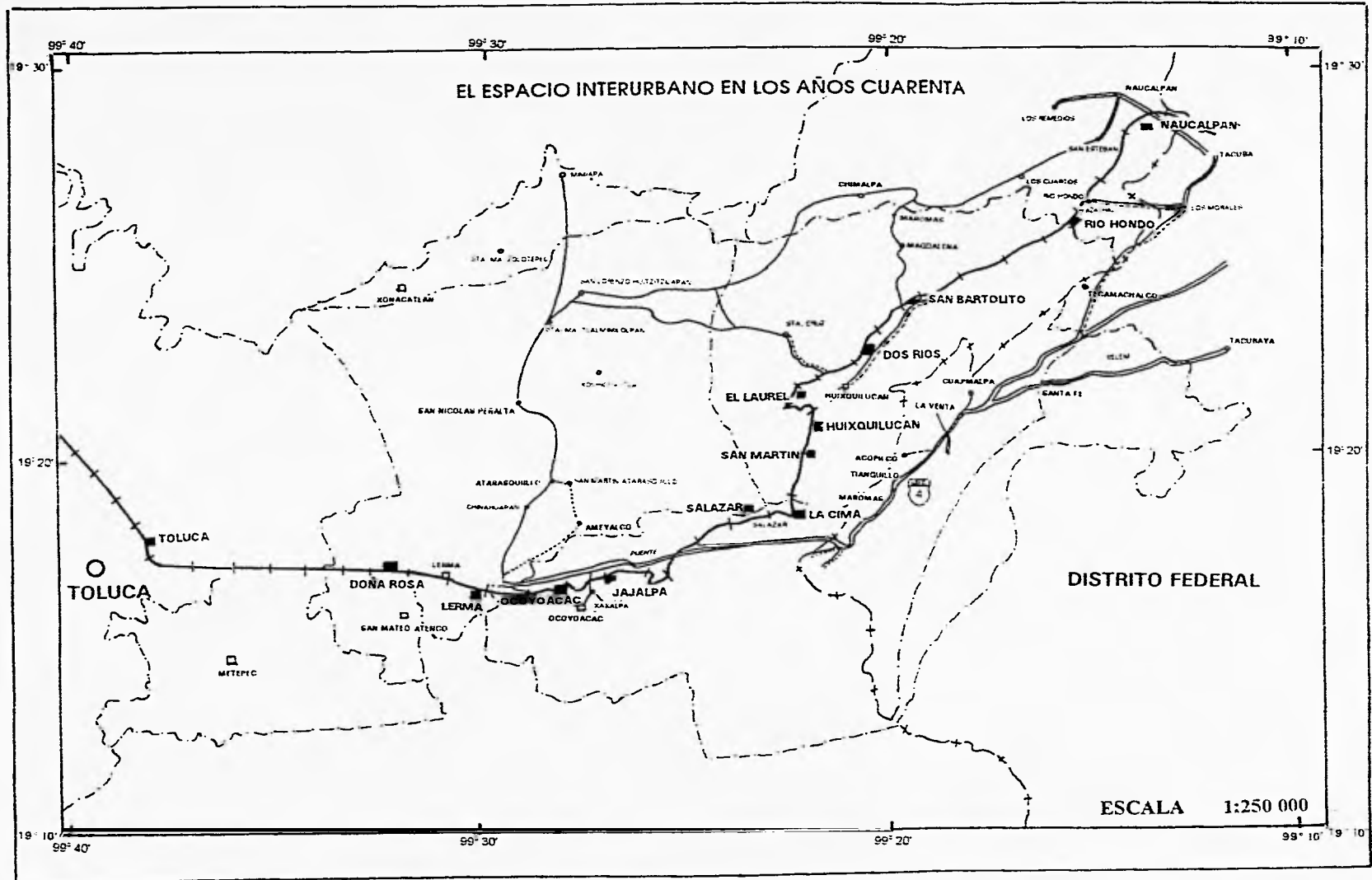
Para 1940, en el mapa 20, se pueden ver diversos caminos que se conectaban a la vía del ferrocarril y a varias localidades como: Río Hondo, Huixquilucan, La Magdalena Chichicarpa, Santa Cruz, Salazar, Ocoyoacac y Lerma; por otra parte se observa una comunicación entre localidades de sur a norte, hasta el municipio de Xonacatlán.

Como se revisó en el capítulo anterior, con la creación de la Comisión Nacional de Caminos en 1925, éstos obtuvieron mayor apoyo y relegaron la participación del ferrocarril, lo que repercutió en el desempeño de algunas estaciones que fungían como localidades a principios del siglo, por ejemplo: Huixquilucan, Salazar y Jajalpa, al ser sustituido el ferrocarril por la carretera, estas localidades perdieron población.

El espacio interurbano, durante la primera etapa, sólo era utilizado por las ciudades de México y Toluca como enlace de las mismas, al inicio con el

<sup>69</sup> Coatsworth John H., "El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato", *Problemas de México*, Méx. D.F. Edit. Era, 1984, pág.129

MAPA 20



**SIMBOLOGÍA**

- +---+--- Límite estatal
- - - - - Límite municipal o delegacional
- +---+--- Ferrocarril
- ==== Carretera principal
- ===== Carretera secundaria
- Carretera de herradura
- Estación ferroviaria
- Ciudad capital
- Cabecera municipal
- Localidad

Fuente: SCOP, *Mapa esquemático de caminos de la república mexicana*, sin escala. México D.F. 19 ed. 1942. Secretaría de Agricultura y Fomento, Valle de México, escala 1: 100 000, 1943.

ferrocarril y posteriormente con la carretera se fortaleció la configuración del modelo centralista; dicho espacio se caracterizaba por ser principalmente rural con escasa población, contaba en 1900 con una densidad de 51.6 hab./km.<sup>2</sup> misma que se considera alta comparada con la media nacional (6.9 hab./ km.<sup>2</sup>), en etapas posteriores será diez veces mayor, lo cual ocasionará la reducción del espacio interurbano.



#### 4.2 Etapa rural con características urbanas 1941-1960

El espacio interurbano existente en 1940 se redujo en los próximos veinte años con la integración de la municipalidad de Tacubaya al *continuum* urbano de la ciudad de México, por lo que ya no se considera en el análisis, lo mismo sucede con Santa Fe. Para este período la superficie del espacio interurbano era de 1242.8 km<sup>2</sup>.

Entre 1941-1960, la conformación del espacio interurbano se tornó cada vez más con un uso predominantemente urbano, como se observa en el cuadro 15 donde se aprecia una reducción de la población rural, que baja del 73.2% en 1940 al 49.8% para 1960, con el consiguiente incremento sustancial de la población urbana que se eleva del 26.8% en 1940 al 50.2% en 1960.

**Cuadro 15. Población del espacio interurbano 1940-1960**

ENTIDAD FEDERATIVA	MUNICIPIO	POBLACION									
		1940					1960				
		TOTAL	RURAL		URBANA		TOTAL	RURAL		URBANA	
	ABS.	%	ABS.	%		ABS.	%	ABS.	%		
ESTADO DE MEXICO	HUIXQUILUCAN	10,498	10,498	100			15,293	12,647	82.7	2,646	17.3
	LERMA	16,838	16,838	100			27,423	21,026	76.7	6,397	23.3
	METEPEC	14,548	9,466	65.1	5,082	34.9	18,293	11,638	63.6	6,655	36.4
	NAUCALPAN	9,362	9,362	100			24,865	9,883	39.8	14,982	60.2
	OCOYOACAC	9,437	6,304	66.8	3,133	33.2	13,427	6,707	49.9	6,720	50.1
	S. M. ATENCO	6,963	2,633	37.8	4,330	62.2	11,396	4,103	36.0	7,293	64.0
	TOLUCA	15,340	4,851	31.6	10,489	68.4	23,156	7,131	30.8	16,025	69.2
	XONACATLAN	7,086	7,086	100			10,097	3,167	31.4	6,930	68.6
D.F.	CUAJIMALPA	9,248	5,663	61.2	3,585	38.8	27,001	8,858	32.8	18,143	67.2
TOTAL		99,320	72,701	73.2	26,619	26.8	170,951	85,160	49.8	85,791	50.2

Fuente: Censos de población de 1940 y 1960 del Distrito Federal y del estado de México (ver bibliografía).

Los municipios con mayor tendencia a la urbanización fueron Xonacatlán y Naucalpan que de ser núcleos rurales totalmente en 1940, para 1960 incrementaron su población urbana en 68.6% y 60.2%, respectivamente, la mayor parte de la población se concentró sólo en algunas localidades.

Otros municipios siguieron la misma tendencia pero en menor proporción, como, Lerma y Huiquilucan, en éste último destaca que el núcleo urbano éste representado por una localidad que no era la cabecera municipal (Santa Cruz Ayotusco), como en los otros municipios, ver anexo.

En el resto de los municipios se observa un incremento de la población urbana ya existente, destacan Cuajimalpa y Ocoyoacac.

En general, la población urbana se incrementó para esta etapa en forma importante y representó en 1960 la mitad del total de la población.

La población total del espacio interurbano fue en aumento constante al incrementarse de 45.7% en 1940 al 72.1% en 1960 esto denota una tendencia de crecimiento elevado, que se aprecia también con la tasa de crecimiento de 1900 la cual fue del 0.61% y para la siguiente etapa de 2.65%.

**Cuadro 16. Crecimiento de la población y localidades entre 1940 y 1960**

ENTIDAD FEDERATIVA	MUNICIPIO	CRECIMIENTO DE LA POBLACION ENTRE 1940-1960 %	TASA DE CRECIMIENTO ENTRE 1940 Y 1960 %	NÚMERO DE LOCALIDADES	
				1940	1960
ESTADO DE MEXICO	HUIXQUILUCAN	45.7	1.85	17	20
	LERMA	62.9	2.40	21	25
	METEPEC	25.7	1.14	15	15
	NAUCALPAN	165.6	4.52	9	11
	OCOYOACAC	42.3	1.74	13	13
	S.MATENCO	63.7	2.41	6	6
	TOLUCA	50.9	2.03	10	11
	XONACATLAN	42.5	1.75	5	5
D.F.	CUAJIMALPA	101.0	4.90	9	10
TOTAL		72.1	2.65	105	116

Fuente: Censos de población del Distrito Federal y el estado de México de 1940 y 1960 (ver bibliografía).

Se observa en el cuadro 16, que los municipios de Naucalpan y Cuajimalpa fueron los que tuvieron un mayor crecimiento poblacional, al incrementar su población en más del 100% y consecuentemente una tasa mayor al 4.5% en ambos municipios.

Los municipios de Lerma y San Mateo Atenco presentaron una tasa de crecimiento muy similar (2.40%), mientras que Toluca tuvo una tasa de 2.03%. Los municipios de Huixquilucan y Xonacatlán tuvieron un crecimiento importante respecto a la etapa anterior.

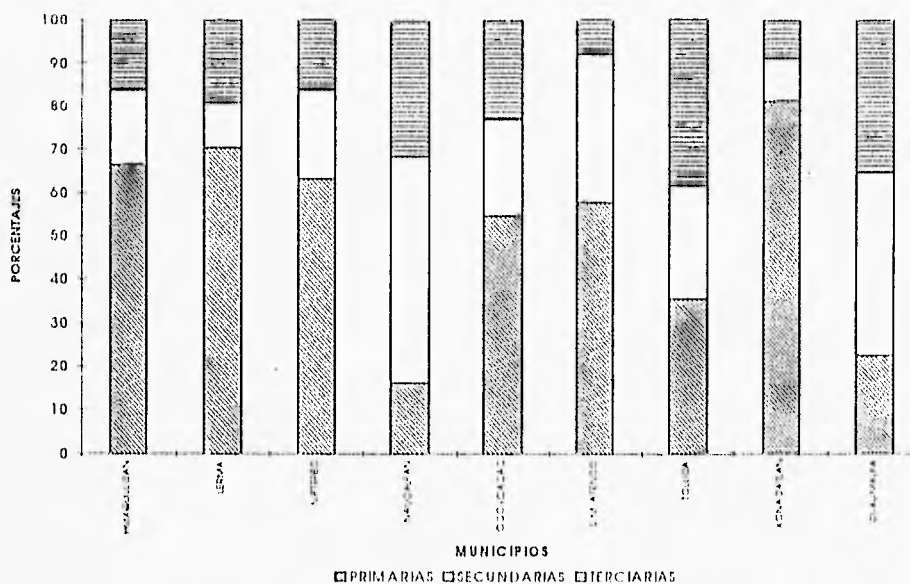
El crecimiento poblacional que se da en los municipios se ve reflejado en el espacio con el surgimiento de nuevos asentamientos poblacionales, tal es el caso de las localidades del norte de Lerma, en Toluca aparecen La Constitución y San Miguel, en Huixquilucan las localidades de Jesús del Monte, Dos Ríos y San Fernando, la segunda al margen de la vía del ferrocarril y las otras dos en el

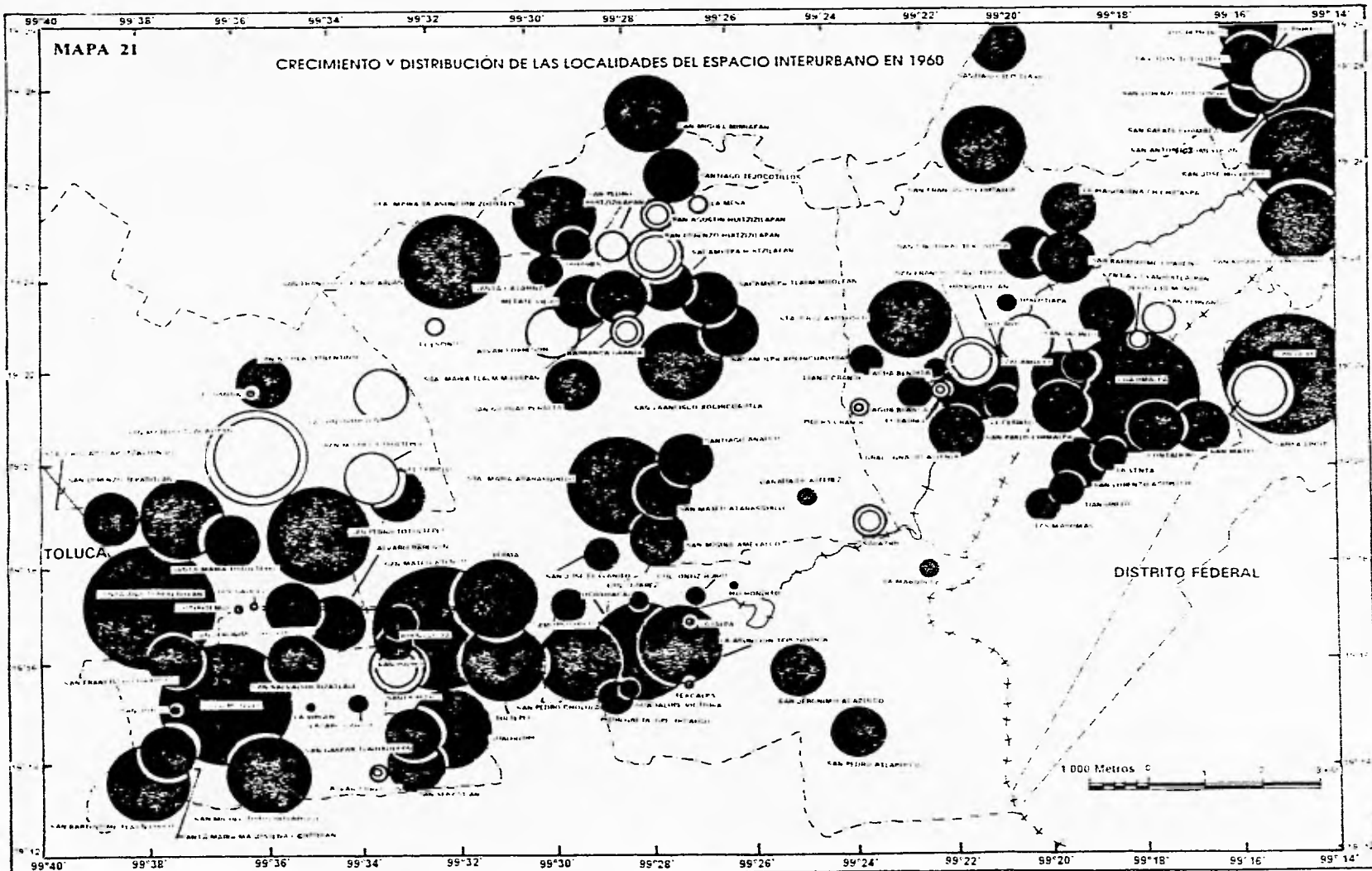
límite con el Distrito Federal, mismas que tuvieron un incremento muy elevado 30 años después. En el resto de los municipios, no obstante, el incremento de población, ésta se concentró en las localidades existentes en 1940. El crecimiento de la población en esta etapa observa, sin embargo, un decremento en algunas localidades de los municipios de Toluca, Lerma y Huixquilucan, aunque en general estos tendieron a disminuir.

En el municipio de Metepec es notable un crecimiento de la población menor al 30%, que se observa también en la disminución de su tasa de crecimiento del 1.31% en la etapa anterior a 1.14% en esta etapa, reflejado principalmente en la cabecera municipal. (ver mapa 21).

El crecimiento de la población urbana llevó a un desarrollo en las actividades secundarias y terciarias, en detrimento de las actividades agropecuarias, sin embargo, para 1960 aún eran de las más importantes al ocupar el 38.9%, mientras que las secundarias y terciarias tienden a igualarse con un 30.7% y 30.4% respectivamente, al ser el sector secundario el que más se desarrolló al duplicarse (ver gráfica 6).

GRÁFICA 6. DISTRIBUCIÓN DE LA PEA A NIVEL MUNICIPAL EN 1960





Fuente: Secretaría de Industria y Comercio  
 VIII Censo General de Población, 1960.

A pesar de la disminución a nivel interurbano de las actividades primarias, en el nivel municipal, éstas eran importantes, aunque también van en descenso, como se observa en el cuadro 17.

**Cuadro 17. Distribución de la Población Económicamente Activa en 1960**

ENTIDAD FEDERATIVA	MUNICIPIO	TOTAL	PRIMARIAS			SECUNDARIAS			TERCIARIAS		
			Abs.	% Mun.	% Inter.	Abs.	% Mun.	% Inter.	Abs.	% Mun.	% Inter.
ESTADO DE MEXICO	HUIXQUILUCAN	4,936	3,280	66.5	7.3	858	17.4	2.4	798	16.2	2.3
	LERMA	8,603	6,066	70.5	13.6	904	10.5	2.6	1,633	19.0	4.7
	METEPEC	6,703	4,251	63.4	9.5	1,379	20.6	3.9	1,073	16.0	3.1
	NAUCALPAN	25,860	4,202	16.2	9.4	13,595	52.3	38.6	8,063	31.2	23.2
	OCOYOACAC	4,816	2,631	54.6	5.9	1,077	22.4	3.1	1,108	23.0	3.2
	S. M. ATENCO	4,064	2,350	57.8	5.3	1,406	34.6	3.9	308	7.6	0.9
	TOLUCA	50,934	18,113	35.7	40.6	13,279	26.1	37.7	19,542	38.4	56.2
	XONACATLAN	2,965	2,407	81.2	5.4	299	10.1	0.8	259	8.7	0.7
D.F.	CUAJIMALPA	5,684	1,283	22.6	2.9	2,397	42.2	6.8	2,004	35.3	5.8
TOTAL		114,565	44,583	38.9	99.9	35,194	30.7	99.8	34,788	30.4	100

Fuente: VIII Censo de población del estado de México y el Distrito Federal (ver bibliografía).

Entre los municipios en que disminuyó aceleradamente su población ocupada en las actividades primarias, se encuentran Naucalpan que ocupaba en 1940 el 64.3% de la PEA y para 1960 ocupó sólo el 16.2%, Cuajimalpa de 73.9% descendiendo al 22.6%, Ocoyoacac del 88% descendiendo a 54.6% y San Mateo Atenco de 83.3% a 57.8%. En el resto de los municipios se nota también un descenso significativo (comparar los cuadros 13 y 17), los dos primeros tuvieron un incremento en otras actividades como en las secundarias debido a su cercanía y acceso a la metrópoli. El municipio de Xonacatlán se distinguió por ser un espacio marginal, al estar situado en una zona predominantemente montañosa y no participar en la misma proporción que los otros municipios, ya que su PEA se concentró en las actividades primarias con el 81.2%, aunque tuvieron un ligero ascenso sus actividades secundarias y terciarias.

El sector secundario, en general, creció durante este período al pasar del 14.8% en 1940 al 30.7% en 1960; aumentaron su participación Naucalpan (25.7% a 52.3%), San Mateo Atenco (2.7% a 34.6%), Cuajimalpa (10.1% a 42.2%) y Toluca (18.7% a 26.1%), que sumados representaron el 87.1% a nivel interurbano. En este mismo nivel los municipios de Naucalpan y Toluca tuvieron una participación muy similar de alrededor del 38%. Los municipios con menor proporción fueron Xonacatlán 0.8%, Huixquilucan 2.4% y Lerma 2.6%, los cuales conservaron su predominio dentro del sector primario.

El sector terciario a nivel interurbano aumentó de 20.1% en 1940 al 30.4% en 1960, agrupó de manera importante los municipios de Naucalpan y Toluca juntos sumaron el 79.4%, sin embargo Toluca descendió, a consecuencia de la importancia que adquirió Naucalpan, este municipio fue impulsado como una zona industrial de la ciudad de México lo que lo hizo generar gran cantidad de servicios.

El incremento de las zonas industriales en la ciudad de México propició la necesidad de contar con una infraestructura carretera más rápida.

En cuanto a la construcción de carreteras, el espacio interurbano presentó una mayor densidad y definición de las mismas, como el caso de un camino que atraviesa la parte norte de los municipios de Lerma y Huixquilucan, el cual posteriormente se convierte en la carretera México 134 que comunica a la ciudad de México con Toluca, desde la zona industrial de Naucalpan, atraviesa el municipio de Xonacatlán y se conecta a Toluca (ver mapa 22), mientras que la carretera México 15 libra la cabecera municipal de Lerma, con lo que se reduce el tiempo de traslado.

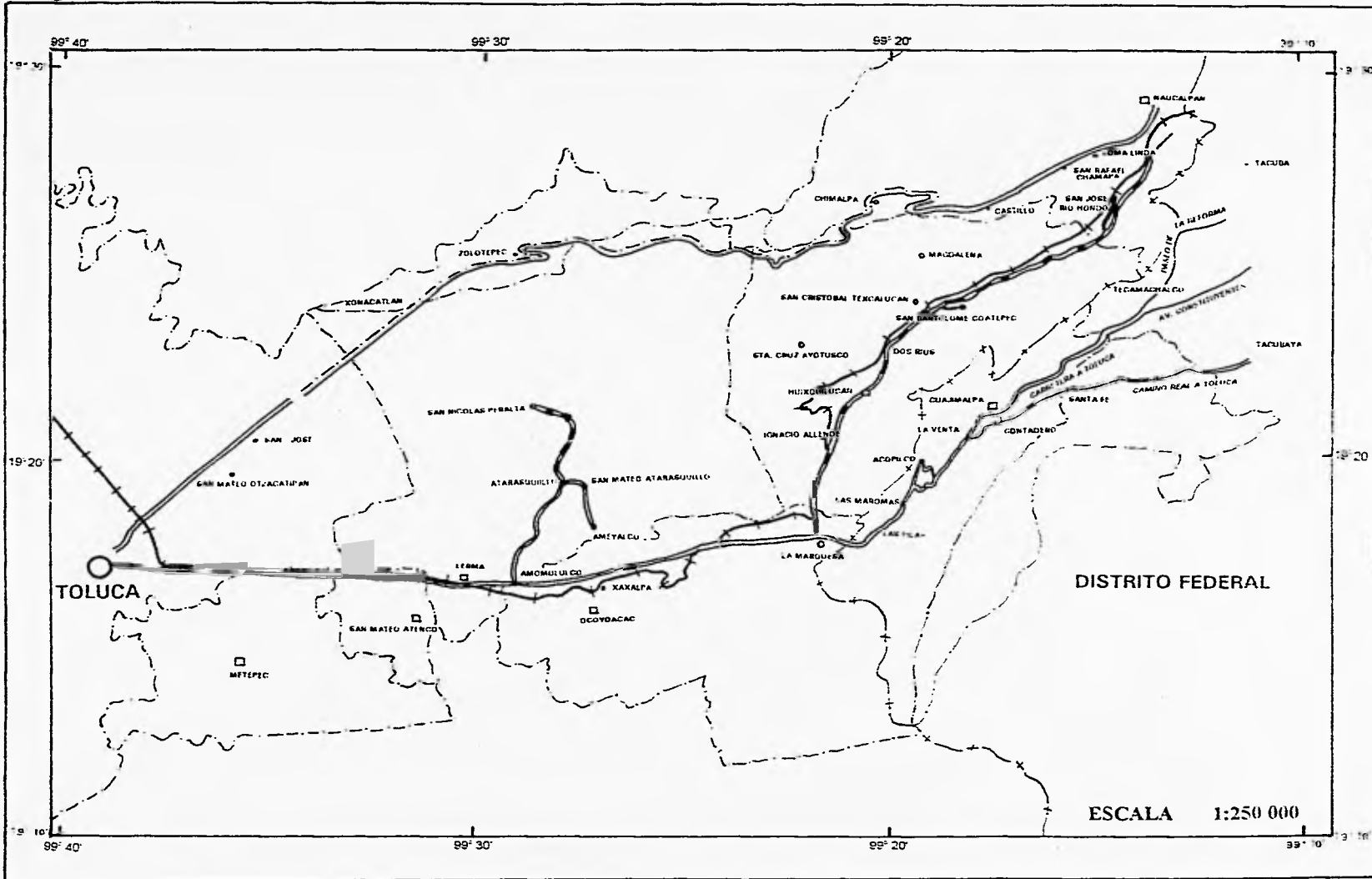
Al interior del espacio interurbano en los municipios de Lerma y Huixquilucan existen varios caminos que unen a las localidades con la carretera México 15 y también con la vía del ferrocarril como se vio en la etapa anterior, pero en esta etapa algunos de esos caminos figuraban ya trazados y construidos en cooperación entre el gobierno estatal y municipal. En Huixquilucan se delinea un camino de sur a noreste, hasta llegar a Naucalpan, el cual refuerza la comunicación con la ciudad de México así como su situación de llegar a formar parte de la zona metropolitana, como se mencionó en el capítulo 3.

Para esta etapa, sobre el espacio interurbano recayeron las consecuencias del crecimiento expansivo de la ciudad de México, lo cual se manifestó en un proceso industrial sobre los municipios aledaños a la misma, entre ellos Naucalpan, al iniciar la expansión de la mancha urbana hacia el estado de México.

Con la instalación de la infraestructura industrial se requirió otro tipo de insumos, como la ampliación y creación de vialidades, por lo que durante este período se amplió la vía del ferrocarril y se construyó otra carretera, asimismo, la población en este período aumentó un 72.1%. En 1940 el espacio interurbano contó con una densidad de 80 hab./km.<sup>2</sup> y para 1960 aumentó a 137.6 hab./km.<sup>2</sup> esto da como consecuencia la ampliación de la mancha urbana y una reducción del espacio interurbano, ya que Tacubaya y Tacuba, como se observa en el

MAPA 22

EL ESPACIO INTERURBANO EN LOS AÑOS SESENTA



SIMBOLOGÍA

- + - + - + Límite estatal
- - - - - Límite municipal o delegacional
- +—+—+ Ferrocarril
- ==== Carretera federal libre pavimentada
- — — — Camino estatal en cooperación (revestido)
- — — — Camino en cooperación
- Ciudad capital
- Cabecera municipal
- Localidad

ESCALA 1:250 000

Fuente: SOP, Mapa de carreteras, escala 1:100 000, México D.F. 19 ed. 1967.



mapa 22, se integraron a la mancha urbana, por lo cual los caminos que en 1940 (mapa 20) tenían como acceso directo esas localidades para 1960 ya no llegan hasta ellas, es decir, están inmersos dentro del *continuum* urbano

Como se revisó, las actividades primarias dejaron de ser las más importantes y el sector secundario empezó a desarrollarse, por lo cual los caminos principales que conectaban a las ciudades adquirieron mayor importancia, al relegar un poco a los caminos entre las localidades, para ser éstas las que se organicen entre sí al margen de las directrices nacionales.



#### 4.3 Hacia un espacio más urbano que rural 1961-1994

En este período la configuración del espacio interurbano se integró únicamente por los municipios del estado de México, ya que la delegación Cuajimalpa en el Distrito Federal se incorporó al continuo de la mancha urbana, por lo que el espacio interurbano para 1990 ocupa una superficie de 591.8 km<sup>2</sup>

Como se observa en el cuadro 18, el espacio interurbano estaba conformado básicamente por localidades urbanas al comprender el 83.9% de la población, mientras que la población rural sólo representó el 16%. Los asentamientos rurales se concentraron en municipios grandes y de relieve montañoso, principalmente en Naucalpan, Huixquilucan y Lerma.

**Cuadro 18. La población del espacio interurbano 1960-1990.**

ENTIDAD FEDERATIVA	MUNICIPIO	POBLACION									
		1960					1990				
		TOTAL	RURAL		URBANA		TOTAL	RURAL		URBANA	
	ABS	%	ABS	%		ABS	%	ABS	%		
ESTADO DE MEXICO	HUIXQUILUCAN	15,293	12,647	82.7	2,646	17.3	52,872	14,893	28.2	37,979	71.8
	LERMA	27,423	21,026	76.7	6,397	23.3	61,933	23,159	37.4	38,774	62.6
	METEPEC	18,293	11,638	63.6	6,655	36.4	140,193	6,517	4.6	133,676	95.3
	NAUCALPAN	24,865	9,883	39.8	14,982	60.2	34,878	4,238	12.1	30,640	87.8
	OCOYOACAC	13,427	6,707	49.9	6,720	50.1	39,350	3,123	7.9	36,227	92.0
	S. M. ATENCO	11,396	4,103	36.0	7,293	64.0	22,693	3,106	13.7	19,587	86.3
	TOLUCA	23,156	7,131	30.8	16,025	69.2	22,661	3,057	13.5	19,604	86.5
	XONACATLAN	10,097	3,167	31.4	6,930	68.6	7,673	3,243	42.2	4,430	57.7
D.F.	CUAJIMALPA	27,001	8,858	32.8	18,143	67.2	382,253	ZC		ZC	
TOTAL		170,951	85,160	49.8	85,791	50.2	382,253	61,336	16.0	320,917	83.9

Fuente: Censos de población del estado de México y el Distrito Federal de 1960 y 1990 (ver bibliografía).  
ZC: Zona conurbada

El mayor incremento de la población urbana de 1961 a 1990, se observó en Metepec (36.4% a 95.3%), Ocoyoacac (50% a 87.8%) y San Mateo Atenco (64% a 92%).

Cabe mencionar que en Naucalpan predomina el surgimiento de localidades rurales, por lo que el porcentaje de su población urbana es más bajo que en 1960.

Esto nos habla de las relaciones generadas alrededor de las dos ciudades y su espacio compartido, por lo que durante esta etapa la población del espacio

interurbano aumentó a un ritmo acelerado en tan sólo tres décadas, reflejándose también en el crecimiento de la población que se elevó a más de 260%, por ejemplo: Metepec incrementó seis veces el número de habitantes, San Mateo Atenco y Huixquilucan engrosaron su población al doble, con el consiguiente surgimiento de nuevas localidades en este último municipio, lo cual se puede ver también en el cuadro 19:

**Cuadro 19. Crecimiento de la población y localidades entre 1960 y 1990**

MUNICIPIOS	CRECIMIENTO DE LA POBLACION ENTRE 1960-1990 %	TASA DE CRECIMIENTO DE LA POBLACION ENTRE 1960-1990 %	NUMERO DE LOCALIDADES		NUMERO DE VIVIENDAS		CRECIMIENTO DE LAS VIVIENDAS ENTRE 1960-1990 %
			1960	1990	1960	1990	
HUIXQUILUCAN	245.6	3.7	20	30	2,917	25,379	770.0
LERMA	125.8	2.6	25	30	5,140	12,013	133.7
METEPEC	666.4	5.12	15	*9	3,616	28,543	689.3
OCOYOACAC	155.8	2.96	13	13	2,540	6,412	152.4
S. M. ATENCO	245.3	3.7	6	*3	1,939	7,135	268.0
XONACATLAN	124.4	2.55	5	5	1,845	4,868	163.8
TOTAL	266.8	3.8	84	90	17,997	84,350	368.7

Fuente: Censo de población del estado de México de 1960 y 1990 (ver bibliografía).

\*En los municipios de Metepec y San Mateo Atenco, el número de localidades decrece, debido a que las restantes se fusionan al área conurbada.

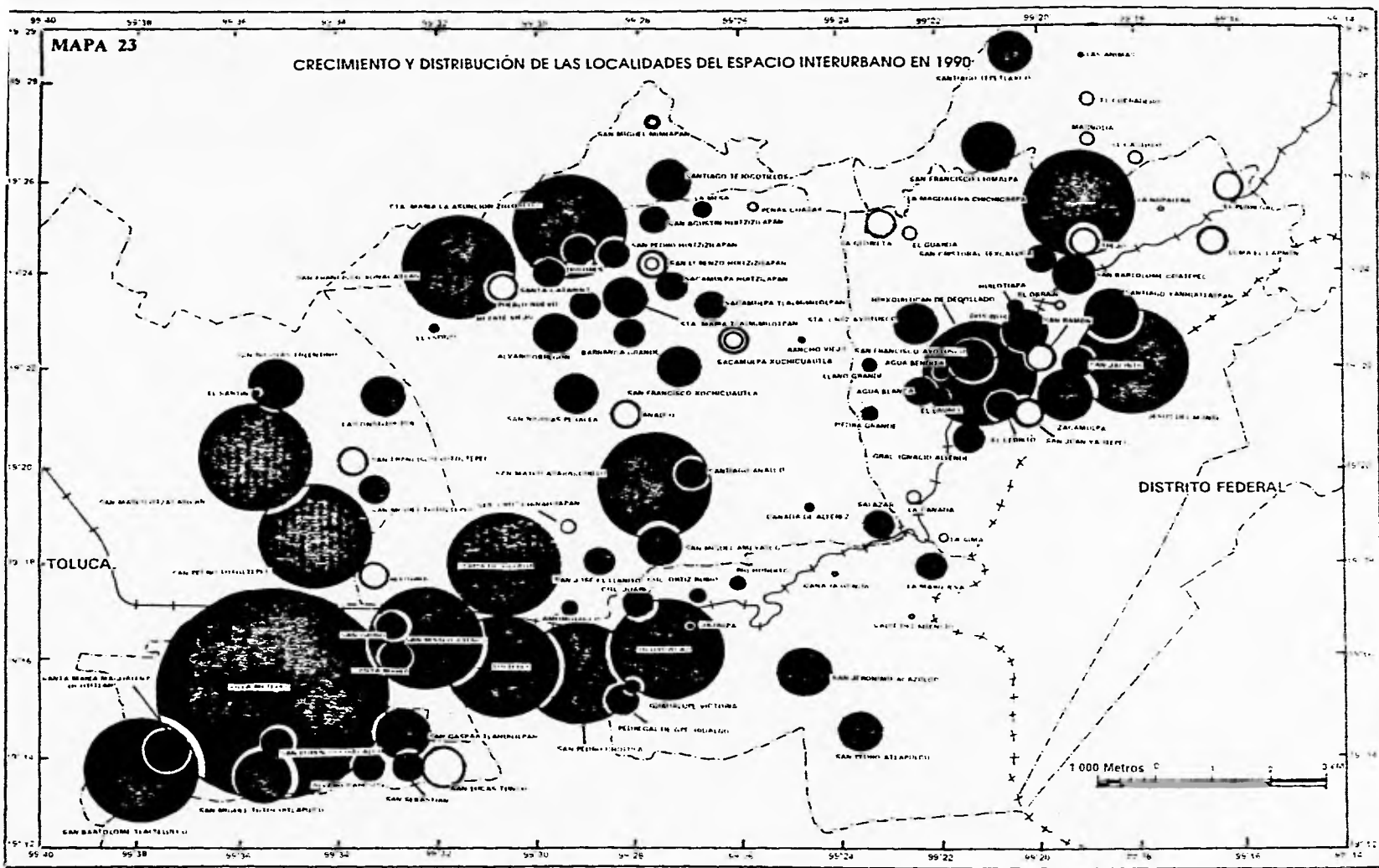
La delegación de Cuajimalpa y el municipio de Naucalpan para el decenio de los setenta forman ya parte de la mancha urbana

El crecimiento de la población para esta etapa denota un "boom" poblacional, al incrementar su porcentaje de 72.1% en 1960 a 266.8% en 1990.

El municipio de Xonacatlán también incrementó su población en más del cien por ciento, como se ve en el cuadro 19, la mayor parte de sus habitantes se concentraron en la cabecera municipal y en la localidad de Santa María Zolotepec, situada a las márgenes de la carretera México 134 (ver anexo).

La tasa de crecimiento aumentó del 2.65% en 1960 al 3.8% en 1990, los municipios con tasas más altas fueron Metepec (5.12%), Huixquilucan (3.7%) y San Mateo Atenco con el mismo porcentaje. El resto de los municipios presentan una tasa mayor al 2.5%.

En el municipio de Naucalpan surgieron cuatro nuevas localidades, como se observa en el mapa 23, el resto se integró a la zona conurbada. Crecimientos acelerados se observaron en Metepec y San Mateo Atenco como producto del



**SIMBOLOGÍA**

- ++++ Límite estatal
- - - Límite municipal y delegacional
- +++ Ferrocarril

- Población nueva o aparición de datos hasta la fecha
- Población en aumento
- ⊖ Población en decremento

**CRECIMIENTO DE POBLACIÓN**

- 1-50
- 51-200
- 201-500
- 501-2 000
- 2 001-3 500
- 3 501-5 000
- 5 001-40 000
- 40 001 HAB. Y MÁS

Fuente:  
 INEGI, XI Censo General a Población y Vivienda, Aguascalientes, Méx., 1990

establecimiento de población trabajadora; y, Huixquilucan se destacó por ser un municipio receptor del crecimiento acelerado de la ciudad de México.

Es importante mencionar que el crecimiento y surgimiento de nuevas localidades se dio en áreas cercanas a las vías de comunicación, tal es el caso de Lerma donde surgieron las localidades de Peñas Cuatas, Pueblo Nuevo, Santa Cruz Chinahuapan, Analco, Rancho Viejo y Reforma; en Ocoyoacac, Cañada Honda y Valle del Silencio que son las precursoras de la continuación de la mancha urbana.

En el municipio de Toluca surgieron nuevas localidades como consecuencia de una mayor posibilidad de crecer, la cercanía a la ciudad y a la zona industrial de Lerma. Aunado a esto, se da un aumento en el número de viviendas como se puede ver en el cuadro 19. El aumento en las viviendas en general fue alto (368.7%), destacan los municipios de Huixquilucan y Metepec, esto repercutió directamente en el espacio interurbano con la expansión de la mancha sobre el área rural, asociado a sus tasas de crecimiento que fueron de las más altas. San Mateo Atenco también tuvo una tasa de crecimiento alta, pero el porcentaje del número de viviendas no lo representa, quizás por que únicamente aumento el hacinamiento

Producto de la creciente urbanización fue el cambio en la conformación de las actividades económicas de la zona. Ejemplo de ello es el sector primario que para 1990 sólo representaba el 2.8% de la PEA, cuando en 1960 era del 38.9%, la proporción de este sector disminuyó. El sector secundario conservó su importancia con un pequeño aumento en este período, pero el sector terciario rebasó en forma importante a los otros dos sectores, al ser en esta etapa donde este sector adquirió mayor desarrollo, ver gráfica 7.

Dentro del sector primario a nivel municipal, la mayoría de los municipios disminuyeron más del 60% y los casos más notables fueron: Huixquilucan del 66.5% a 3.3%, Lerma de 70.5% a 12.4% y Xonacatlán de 81.2% a 16.1%; es importante considerar en el caso de este último municipio, la influencia que tuvo en la década de los sesenta la construcción de la carretera México 134, que lo atravesó de noreste a suroeste, la participación de los otros municipios se observa en el cuadro 20.

Cuadro 20. Distribución de la PEA en 1990

MUNICIPIO	TOTAL	PRIMARIAS			SECUNDARIAS			TERCIARIAS		
		Abs.	%	%	Abs.	%	%	Abs.	%	%
			Mun.	Inter		Mun.	Inter		Mun.	Inter
HUIXQUILUCAN	41,071	1,369	3.3	9.2	13,363	32.5	6.6	26,339	64.1	8.6
LERMA	17,411	2,158	12.4	14.4	9,161	52.6	4.5	6,092	34.9	2.0
METEPEC	41,381	1,546	3.7	10.3	15,616	37.7	7.8	24,219	58.5	7.9
NAUCALPAN	256,306	1,468	0.6	9.8	99,979	39.0	49.7	154,859	60.4	50.5
OCOYOACAC	8,109	1,108	13.6	7.4	4,657	57.4	2.3	2,344	28.9	0.7
S. M. ATENCO	11,018	526	4.8	3.5	6,518	59.1	3.2	3,974	36.1	1.3
TOLUCA	140,739	5,650	4.0	37.8	48,753	34.6	24.2	86,336	61.3	28.1
XONACATLAN	6,849	1,101	16.1	7.1	3,091	45.1	1.5	2,657	38.8	0.9
TOTAL	522,884	14,926	2.8	99.8	201,138	38.5	99.8	306,820	58.7	100

Fuente: XI Censo General de Población y Vivienda de 1990 (ver bibliografía).

Como se aprecia en el cuadro 20, los porcentajes del sector primario son menores para esta etapa, sin embargo los municipios con mayor participación fueron: Lerma, Xonacatlán y Ocoyoacac.

A nivel interurbano durante 1961-1990, los municipios que mostraron mayor importancia por la población dedicada a las actividades primarias fueron de nueva cuenta Lerma, Metepec y Toluca, aunque este último descendió en 2.8% con respecto al período anterior.

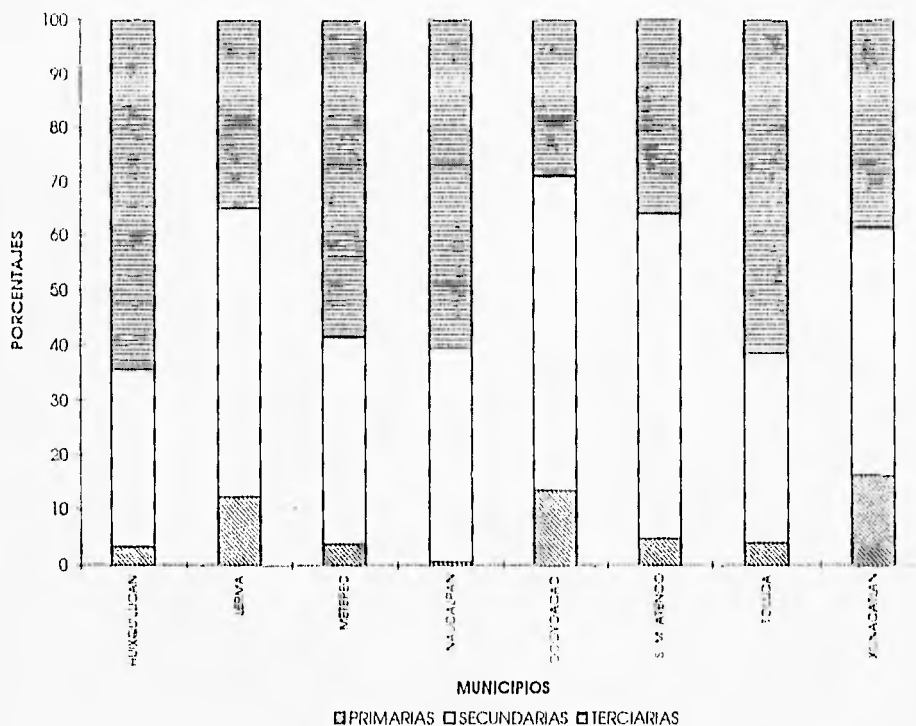
Las actividades secundarias a nivel interurbano tuvieron un ligero ascenso (7.8%) sin embargo, hubo algunos municipios que participaron menos, tal es el caso de Ocoyoacac y San Mateo Atenco que presentaron un bajo incremento de población absoluta en el sector, esto ante el importante avance de otros municipios como Huixquilucan, Lerma y Metepec.

En el análisis a nivel municipal, la proporción del sector secundario creció en general. Principalmente en los municipios del valle de Toluca, sobresalió Lerma, otros concentraron más de la mitad de su población en este sector como: Ocoyoacac y San Mateo Atenco influenciados por políticas de descentralización, por esto mismo disminuyeron su participación zonas cercanas a la ciudad de México, como; Naucalpan (52.3% a 39%), sin embargo este municipio y Toluca abarcaron el 73.9% a nivel interurbano.

El sector terciario, a nivel interurbano se desarrolló notablemente, aumentó de 30.4% a 58.7% al ser el sector con mayor crecimiento, en todos los municipios hubo incremento, destacó Naucalpan que ascendió del 23.2% al 50.5%, con mayor participación que Toluca (56.2% a 28.1%), aunque ambos integraron el

78.6%. A nivel municipal sobresale Huixquilucan al representar el 64.1%, y con esto supera a Metepec, Naucalpan y Toluca.

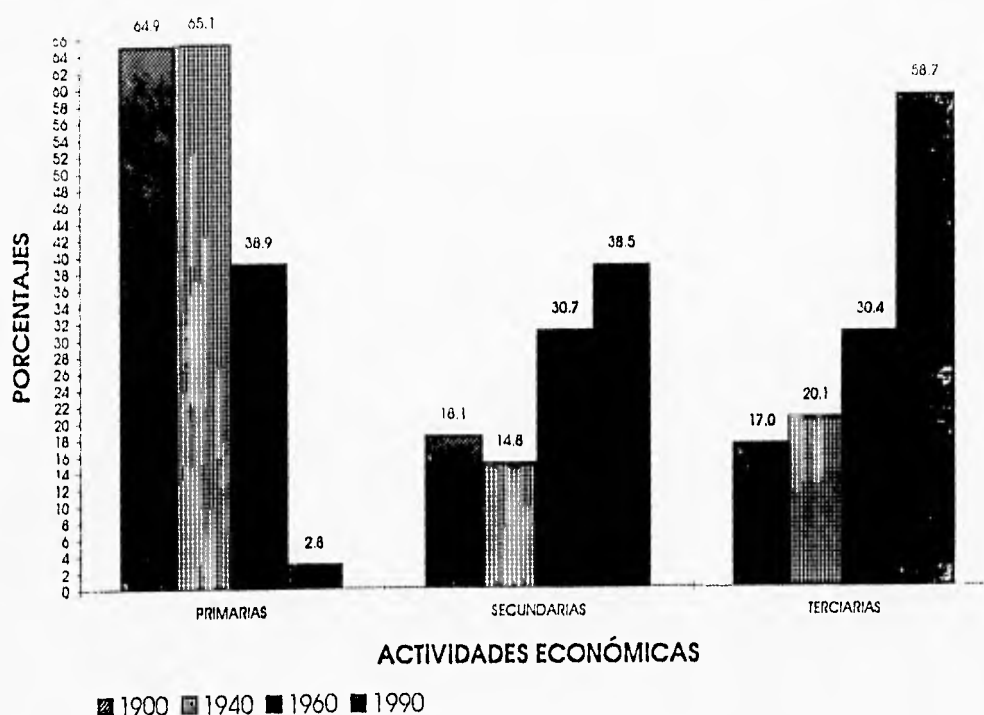
GRÁFICA 7. DISTRIBUCIÓN DE LA PEA A NIVEL MUNICIPAL EN 1990



El espacio interurbano en esta etapa se caracterizó, por un incremento de las actividades terciarias las cuales rebasaron considerablemente a los otros dos sectores productivos, la terciarización provocó un incremento en las relaciones. Asimismo provocó un cambio en el paisaje interurbano, como se aprecia en la gráfica 8.

En la gráfica 8, también se observa que las actividades primarias fueron las predominantes en la primera etapa, en la segunda etapa las actividades secundarias y las terciarias tienen un aumento considerable, mientras que el sector primario disminuye. En la última etapa el sector terciario es el que tiene mayor importancia.

Gráfica 8. La PEA ocupada por sector en el espacio interurbano de 1900-1990



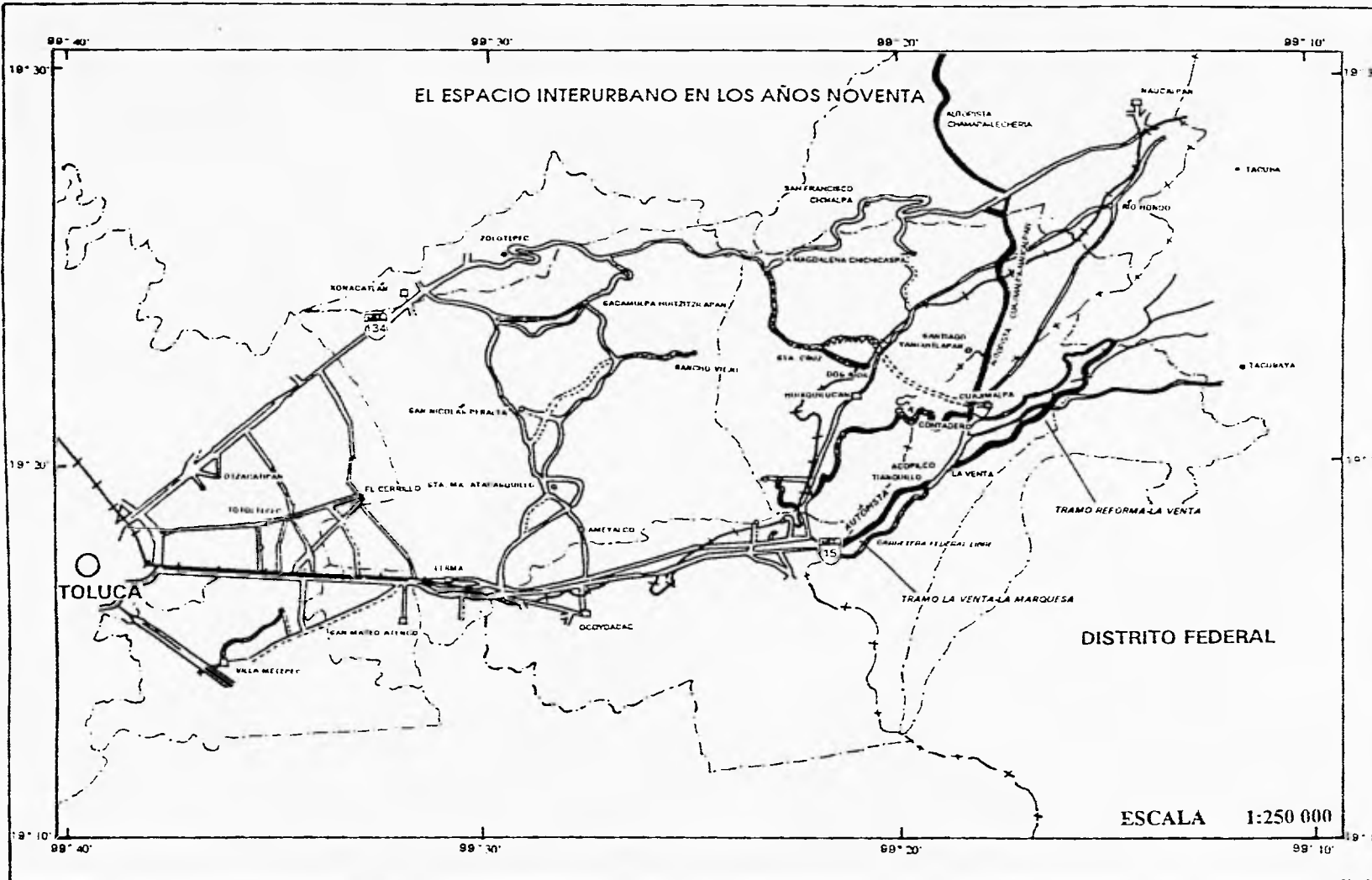
Fuente: Censos de población del Distrito Federal y de estado de México de 1900, 1940, 1960 y 1990 (ver bibliografía).

Todos estos cambios trascendieron en el establecimiento de la infraestructura vial que la población requirió; ante esto las vías de comunicación durante este período se incrementaron sustancialmente y con ello transformaron notablemente el espacio (ver mapa 24), sobretodo con el incremento en la densidad y modernización de las vías que comunican el espacio interurbano.

Para esta etapa, el trazado de la carretera México 134 es el mismo, no sufrió cambios relevantes con excepción de algunas ampliaciones en la zona de curvas (ver foto 5), mientras que la carretera México 15 presentó varias modificaciones importantes, sobre todo en la salida de la ciudad de México, con la construcción



MAPA 24



- SIMBOLOGÍA**
- +---+--- Límite estatal
  - - - - - Límite municipal o delegación
  - +—+— Ferrocarril
  - Carretera de cuota dividida modernizada
  - Carretera pavimentada
  - Carretera revestida libre
  - Terracería
  - ==== Brecha
  - Camino rural
  - Ciudad capital
  - Cabecera municipal
  - Localidad

Fuente: SCT, *Estado de México*, escala 1: 400 000, Toluca, México, 1987.  
 García de Palacios Roji Clara, *Ciudad de México, Área metropolitana y sus alrededores*, escala 1:30 000,  
*Guía Roji*, 62 ava. ed. México, D.F. 1994



importantes, sobre todo en la salida de la ciudad de México, con la construcción de los nuevos tramos de autopista concesionada, Reforma-La Venta, La Venta-La Marquesa y Cuajimalpa-Naucalpan.

FOTOGRAFIA 5



La carretera México 134, se caracteriza por ser de un sólo carril, sin embargo, en la zona de curvas existen ampliaciones, como una medida preventiva ante la escasa visibilidad por lo cerrado de sus curvas.

La carretera México 134, después de 1990, aumentó su utilización al conectarse a ella una carretera que rodea la ciudad, Chamapa-Lechería, con una longitud de 27.9 km, inaugurada en noviembre de 1994 y en la cual se invirtieron 760 millones de nuevos pesos.

Como se observa en el mapa 24, el espacio interurbano para 1990 muestra una configuración vial en torno a la ciudad de Toluca en forma radial, se extiende sobre Metepec, San Mateo Atenco y Lerma, otra forma se observa en torno a la ciudad de México y los municipios de Naucalpan y Huixquilucan que por lo

abrupto de su topografía debe salvar varios barrancos, se ve también parte de lo que será un gran anillo vial alrededor de la ciudad de México. Otra estructura que se mantiene independiente de las ciudades de México y Toluca se localiza en el centro del espacio interurbano misma que denota una organización local con fisonomía propia. Para dar una idea de la cantidad de personas que soporta cada kilómetro de carretera pavimentada se presenta el cuadro 21.

**Cuadro 21. Longitud de la red carretera (al 31 de dic. 1994)**

MUNICIPIO	TOTAL KM.	% RESPECTO AL ESTADO	DENSIDAD HAB/LONG. KM.
HUIXQUILUCAN	99.72	1.04	530.2
LERMA	117.37	1.23	527.7
METEPEC	70.7	0.74	1982.9
NAUCALPAN	111.6	1.17	312.5
OCOYOACAC	95.72	1.0	411.1
SAN MATEO ATENCO	18.7	0.2	1213.5
TOLUCA	233.2	2.45	97.2
XONACATLAN	28.1	0.3	273.1
ESTATAL	9510.79		1032.1

Fuente: INEGI, Gobierno del estado de México, *Anuario Estadístico del estado de México*, Toluca, Méx. 1995

Como se observa en el cuadro 21, la presión sobre las vías es más fuerte en orden decreciente en Metepec, San Mateo Atenco, Huixquilucan, Lerma, Ocoyoacac, Naucalpan, Xonacatlán y Toluca. Los dos primeros municipios se ubican arriba del dato estatal. En cuanto a porcentaje, los municipios con mayor proporción son Toluca, Lerma y Naucalpan, los municipios con menor proporción respecto al estado son San Mateo Atenco y Xonacatlán. Es de destacar que Huixquilucan y Lerma, no obstante que les corresponde un mayor porcentaje soportan más presión (530.2 y 527 hab./ long de km.), sobretodo el primero. Esto permite suponer que en los municipios montañosos al ser más restringido el trayecto de los caminos presenten mayor presión, no así en los municipios con terreno plano.

En este período de análisis, se consolidó el modelo centralista de la ciudad de México, al ser en esta época cuando se concluyó una segunda vía de enlace con Toluca, la carretera Toluca-Naucalpan 134 de la que ya se habló anteriormente, se establecen así los dos principales ejes sobre los que se conectan la mayoría

de los caminos que enlazan este espacio, mismos que fungen como las guías de expansión de la mancha urbana.

El crecimiento de la población se aceleró en esta etapa, ya que de tener una densidad de población de 137.6 hab./km.<sup>2</sup> en 1960 para 1990 llegó a 594.6 hab./km.<sup>2</sup> (en este dato no se incluye la información de Naucalpan y Toluca).

De lo anterior se deduce que conforme la mancha urbana, tanto de la ciudad de Toluca como de la ciudad de México, tendió a aproximarse cada vez más (ver mapa 26), el espacio interurbano fue más reducido, no así la población que habita en él, como se observa por la densidad de habitantes que se presenta en el cuadro 22.

**Cuadro 22. Densidad del espacio interurbano.**

ETAPA	NUMERO DE MUNICIPIOS	SUPERFICIE Km <sup>2</sup>	DENSIDAD DE HAB./ Km <sup>2</sup>	POBLACION	
				RURAL%	URBANA %
1900	10	1320.0	51.6	68.9	31.1
1940	9	1242.8	80.0	73.2	26.8
1960	9	1242.8	137.6	49.8	50.2
1990	6	591.8	594.6	16.0	83.9

Fuente: Los datos de superficie fueron tomados de García de Miranda (ver bibliografía), el resto se calcularon en base a los datos de la población de 1900, 1940, 1960 y 1990.

Por los datos que se presentan en el cuadro se puede ver que la densidad de habitantes sobre el espacio interurbano siempre ha sido alta, al ser mayor a la media nacional desde 1900, por ejemplo para 1990 la media nacional fue de 40 hab./ km<sup>2</sup>. También se observa en el cuadro 22 como la conformación del espacio interurbano varió, de ser un espacio totalmente rural, en la actualidad es casi urbano, motivado principalmente por su ubicación entre dos urbes y el impacto de las vías de comunicación.

Este espacio en la actualidad es visto como una opción de vivienda ante una ciudad que encarece sus servicios por el alza excesiva del suelo, por lo que la construcción y modernización de las vías de comunicación al acortar los tiempos de traslado, hace más factible llegar a la ciudad por carretera, que atravesarla.

La expansión tan acelerada de la mancha urbana dio lugar a que en los años setenta se consolidara la zona metropolitana de la ciudad de México, que agrupa dos municipios del área de estudio: Huixquilucan y Naucalpan, mientras para los ochenta se consolidó la zona metropolitana de Toluca que abarca los municipios de Lerma, San Mateo Atenco, Metepec y Ocoyoacac. Esta expansión del área urbana, requiere de un continuo mejoramiento de las vías de comunicación, al

darse una constante competencia entre el crecimiento poblacional y las mejoras a las vías, que en última instancia se ven reflejadas sobre el espacio interurbano.

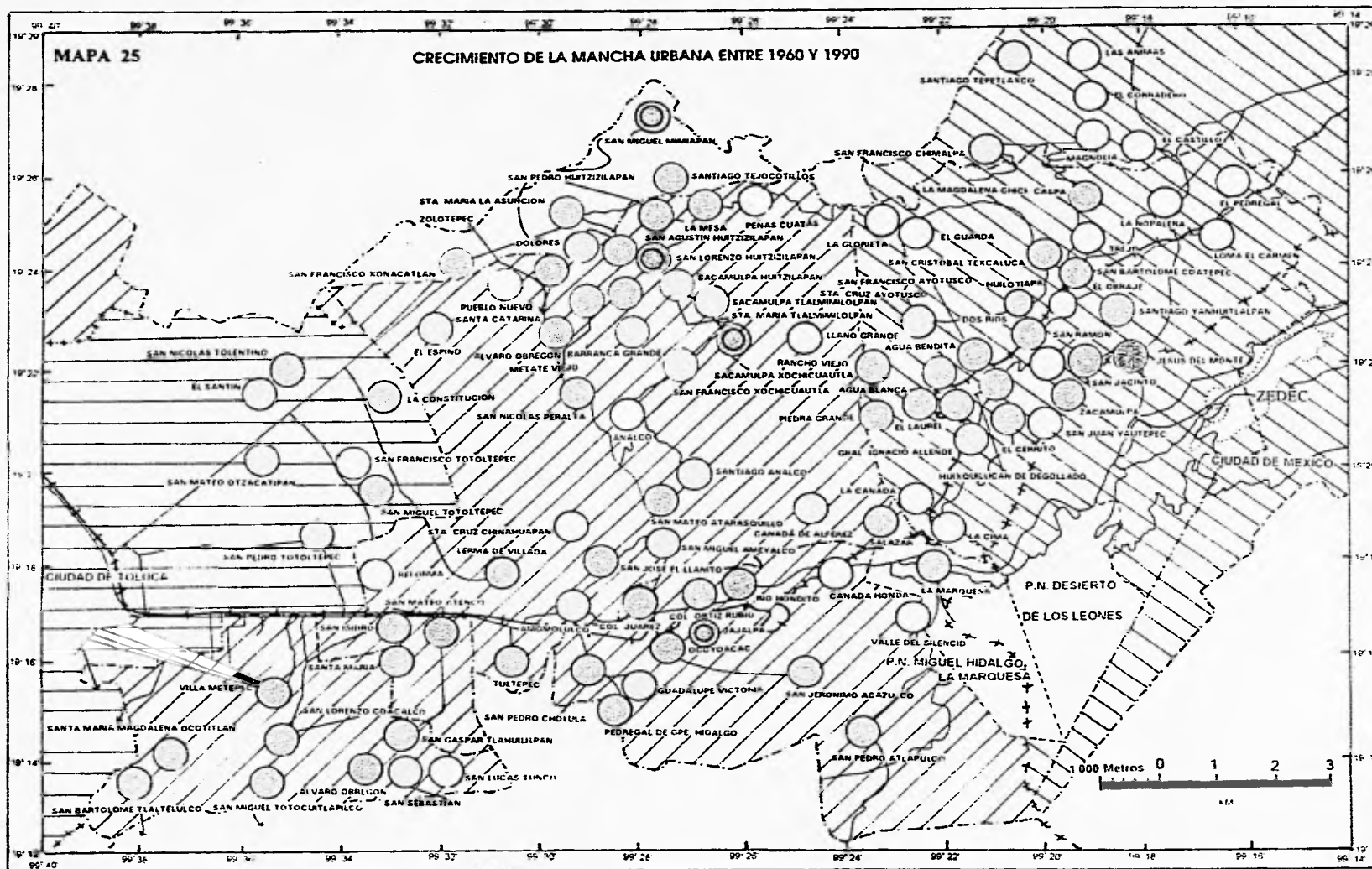
La situación general que prevalece en el espacio interurbano, para 1990, se observa con el crecimiento de la población al interior de las localidades ligado a la densificación de las vialidades. Con base en ello se obtuvieron las tasas de crecimiento de la población entre 1960 y 1990 con resultados tan heterogéneos que van del 0.65%, 2.6%, 6.3% etc., lo que denota una situación disímil, con características urbano rurales entremezcladas, que hacen complejo su agrupamiento; sin embargo, por cuestiones de análisis se procedió a clasificar dichos porcentajes en cuatro rangos de acuerdo a la concentración de localidades, en cada uno de ellos.

El primer rango va de 0 a 2% (círculos de color amarillo), concentra 19 localidades y se ubica en el municipio de Lerma donde se distribuyen de norte a sur (ver mapa 25), también se localiza en la parte montañosa de los municipios de Naucalpan, Huixquilucan, Ocoyoacac y en la parte plana en Metepec y Toluca, agrupan en su mayoría a localidades y poblados pequeños.

El segundo rango de 2.1% a 4% (círculos de color salmón), agrupa a la mayoría de las localidades que integran el espacio interurbano, integra 45 poblados distribuidos por toda el área, pero se observan mayores concentraciones en Huixquilucan, a lo largo de la carretera México 15 y al norte del municipio de Lerma, se distinguen algunas poblaciones importantes como las cabeceras municipales de Huixquilucan, Lerma y Xonacatlán.

El tercer rango va de 4.1% a 6% (círculos de color naranja), agrupa sólo a 9 poblaciones, se concentra en las cabeceras municipales de Metepec, San Mateo Atenco y Ocoyoacac, asimismo destaca San Mateo Atarasquillo, poblado cercano a la cabecera de Lerma resultado de la fusión de dos localidades (Santa María y San Mateo Atarasquillo), también es de notar la localidad de Río Hondito que se sitúa a las márgenes de la carretera México 15, otras localidades se ubican en el límite con el D.F. en el municipio de Huixquilucan y una más cerca de la carretera México 134 (La Magdalena Chichicaspa).

El cuarto rango con más de 6.1% (círculos de color rojo), se localiza en la localidad de Jesús de Monte, cuyo crecimiento ha sido influenciado por la ciudad de México, al hacer una comparación de su población entre 1960 y 1990 se ve que tuvo un crecimiento del 3264% en un lapso de tres décadas.



En el mapa 25 también se ven círculos de color azul que denotan zonas de expulsión de población, los círculos de color blanco son las localidades que cuentan con información a partir de 1990 y están concentradas en la zona conurbada de la ciudad de México. Es de tomar en cuenta las nuevas áreas de población que surgieron en torno a la Marquesa, influidas por los establecimientos comerciales y recreativos.

El espacio denominado interurbano, según Castillo y González Salazar (ver bibliografía), forma parte de las zonas metropolitanas de Toluca y México, respectivamente, queda excluido únicamente el municipio de Xonacatlán, por la revisión que se ha realizado, se considera que aunque existe una fuerte interacción entre las localidades y las ciudades, actualmente se distinguen áreas urbano-rurales entremezcladas, por lo que no se puede hablar estrictamente de un *continuum* urbano sino de un mosaico que avanza en forma desigual, y aunque las vialidades han configurado una especie de elipse que une a la ciudad de México con su satélite, la ciudad de Toluca, al interior de este espacio se ha generado una relación entre localidades más particularizada donde se distingue un eje de norte a sur en el municipio de Lerma que articula a este espacio y da la opción de relaciones más diversificadas y locales (ver mapas 25 y 26).

En el espacio interurbano se dibujan las consecuencias de una urbanización desarticulada y no planeada, por lo cual coexisten sin una estrategia urbana áreas verdes que generan conflictos por su mantenimiento, privatización o eliminación, áreas privadas exclusivas, comerciales y de recreo y el establecimiento de poblaciones en varias zonas. Esto se observa mejor en el mapa 25 que a continuación se describe.

En este mapa 25, se observa la Zona de Desarrollo Ecológico Controlado (ZEDEC) de la que ya se habló anteriormente, donde se ubica una área urbana para población de altos ingresos económicos que intentan preservar el entorno natural adecuándolo a sus intereses.

Se observa también que la mancha urbana se ha extendido a la zona de los parques nacionales: Desierto de los Leones y Miguel Hidalgo (La Marquesa), al existir establecimientos comerciales que han impactado dicha zona, la infraestructura que lo atraviesa acrecienta el deterioro ambiental.

En lo referente al municipio de Toluca, en el mapa 25, se observa una división de espacios, se distingue la zona denominada Centro de Desarrollo Urbano Estratégico que según el gobierno estatal abarca la parte central del municipio de Toluca hasta sus límites con Lerma y Metepec, dicho centro agrupa el mayor





número de vialidades (ver mapas 15 y 16), así como un área con gran demanda de servicios donde se aprecia la amplitud de la urbanización sobre una zona plana de cultivos, en contraste con el Distrito Federal donde la salida de esta cuenca se da por el parteaguas, y motiva que la población se establezca en las barrancas y cauces de ríos.

Con base en esta repartición de espacios y al considerar la información del mapa 25, se pueden distinguir tres zonas de crecimiento: zona 1 comprende la parte norte del municipio de Lerma y completo el de Xonacatlán, la zona 2 abarca el área metropolitana de la ciudad de México en los municipios de Huixquilucan y Naucalpan, y la zona 3 que se establece a lo largo de la carretera México 15, se extiende desde el sur del municipio de Lerma hasta el parque nacional Miguel Hidalgo.

La zona 1 agrupa en su mayoría a localidades del rango de 2.1 a 4% de crecimiento de la población, en esta zona el impacto de las vías de comunicación es menor, al ser la zona más marginada, ya que sólo es comunicada por la carretera México 134.

La zona 2 se localiza en el área metropolitana de la ciudad de México, en localidades de Huixquilucan y Naucalpan, se distingue por tener una elevada tendencia al crecimiento de su población (círculos de color blanco), se caracteriza por concentrar procesos de redensificación de la población con la consecuente agravante que ello acarrea, como la creación del ZEDEC o la protesta de la población ubicada en las zonas de minas, como la colonia La Mancha. En esta zona se ubica la única población con un crecimiento mayor al 6.1 % Jesús del Monte y otras dos localidades cercanas que presentaron un crecimiento entre 4.1% y 6%, además están en vías de igualar a la localidad anterior.

La zona 3 se localiza a lo largo de la carretera México 15, ocupa el sur de Lerma, Metepec, San Mateo Atenco y Ocoyoacac, llega hasta la Marquesa, es el área que integra los núcleos de población más grandes y de acuerdo a la forma en que se distribuye es una zona en desarrollo acelerado.

Las zonas 2 y 3 fueron y son influidas por las vialidades, al observarse mayor densidad en éstas, lo que ha incidido en el crecimiento de la población, aunque también deben considerarse otros factores que la han propiciado. En la zona 2, al existir espacios accesibles a las mayorías se generó un poblamiento concentrado, vinculado a la topografía montañosa, mientras que en la zona 3 el



transporte dio origen a uno de tipo expansivo que gira en torno a las Fuentes de empleo.

Lo anterior hace distinguir varios ritmos de integración de las localidades a la mancha urbana, al darse con mayor rapidez en la zona más impactada (zona 2), sigue en la zona 3 y por último en la zona 1.

En vista de planear el crecimiento sobre el espacio interurbano, se pueden considerar las tendencias anteriores, para discernir las directrices a seguir dentro del cual el impacto urbano no sea tan severo, ya que el impulso sería a determinado número de centros de población con el fin de distribuir mejor los recursos.

El fuerte crecimiento de población observado durante las últimas dos décadas, tanto en las ciudad de México como en Toluca, llevó a crear planes de control de la urbanización, los cuales no dieron resultados positivos; en el caso de Toluca, por el proceso urbano que se dio al quedar intercalados espacios urbanos y agrícolas, para la ciudad de México, al no promover convenios entre el estado de México y el Distrito Federal a fin de controlar el crecimiento urbano de las periferias.

De acuerdo a lo anterior, se puede observar que de no legislarse los asentamientos poblacionales, la mancha urbana se desplazará hasta ocupar los márgenes de los nuevos tramos de vialidades construidos, al continuar con la repetición del modelo centralista generado en la ciudad de México y en desarrollo para Toluca. Esto lleva a revisar su relación con su área de influencia, al considerar que dicha ciudad presenta las condiciones espaciales para seguir su crecimiento.

## CONCLUSIONES

A través de la realización del presente estudio, se pudo comprender la magnitud del papel que juega la infraestructura carretera como configurador del espacio que atraviesa, esto permitió profundizar en el conocimiento de la problemática urbana al dar cuenta de la lucha por el espacio en una urbe con un crecimiento anárquico.

El estudio de la infraestructura y la urbanización es un tema poco tratado en el área de Geografía, por lo que la investigación tuvo varias dificultades; entre los problemas presentados esta la falta de organización de la información cartográfica y bibliográfica en algunas fuentes de búsqueda como: en bibliotecas gubernamentales donde casi no existe acceso a la información y la que proporcionan es muy general. Además la escala de la información requerida no es manejada por las fuentes estadísticas, sin embargo si existiera a nivel municipal e incluso localidad el estudio sería más completo.

Las conclusiones serán tratadas desde dos puntos de vista, primeramente teórico y en segundo lugar práctico. A nivel teórico, se hará alusión a la perspectiva presentada por el modelo espacial en el área de estudio, dicho modelo sirvió de pauta para entender la evolución de las ciudades de México y Toluca en función de sus principales vialidades que se concretó en una división de etapas y se presenta por medio de un esquema. Desde el punto de vista práctico se comentarán las consecuencias de este crecimiento urbano.

En el capítulo uno, en base al primer objetivo general se vieron las principales características físicas de la zona, resaltando la dificultad que representa un relieve montañoso para dar salida una ciudad instalada en una cuenca, así como la importancia de la cercanía de la ciudad de Toluca a la ciudad de México.

En un segundo capítulo se pudo conocer el crecimiento paulatino que se dio entre ambas ciudades (México y Toluca), a través de sus relaciones comerciales, políticas, etc.

Al inicio, se vio cómo en la época colonial las veredas sufrieron cambios al establecerse un nuevo modo de transporte, las carretas. Con ello surgieron los caminos de herradura y los denominados reales. Durante esta época la economía basada en la exportación de materias primas unía sólo las zonas mineras y agrícolas con los puertos como una respuesta a intereses imperialistas, esta situación impedía el desarrollo de las economías locales, al existir únicamente puntos estratégicos de población para la metrópoli. Esta etapa se puede

caracterizar dentro del estadio preindustrial del modelo de las interrelaciones funcionales (ver esquema 1).

Con la independencia del país se buscó el desarrollo nacional, lo cual propició que se tomaran medidas urgentes sin planeamiento alguno; en cuestión de vías hubo un escaso mantenimiento a los caminos existentes, hecho que se vio agravado al fijar la atención en un nuevo modo de transporte que en otros países había traído importantes transformaciones económicas, sin embargo este modo respondía a un sistema industrial que en México aún no se había plenamente desarrollado, por lo que tal sistema no generó una industria que lo abasteciera.

En el capítulo tres, se explicó el crecimiento de las ciudades en el siglo XX, se analizó también el desarrollo del tercer estadio en las ciudades de México y Toluca, el cual por su aplicación reviste varias particularidades.

En el estadio **industrial** aparece el ferrocarril como apoyó a la incipiente industria de principios de siglo, pero no transcurrieron más de dos décadas después de inaugurado, cuando irrumpe un nuevo modo de transporte, el automóvil, el cual redujo aún más el tiempo de traslado entre la ciudad de México y Toluca, dicho modo también ocasionó un fuerte impacto en primer lugar por la ruptura de la traza urbana y, en segundo, por la acelerada expansión de la mancha a través de las vialidades que configuró crecimientos desiguales, y estos son los orígenes del poblamiento que se desencadenó posteriormente, por lo cual se debe tomar en cuenta este tipo de antecedentes para planes futuros y hacerlos operativamente viables.

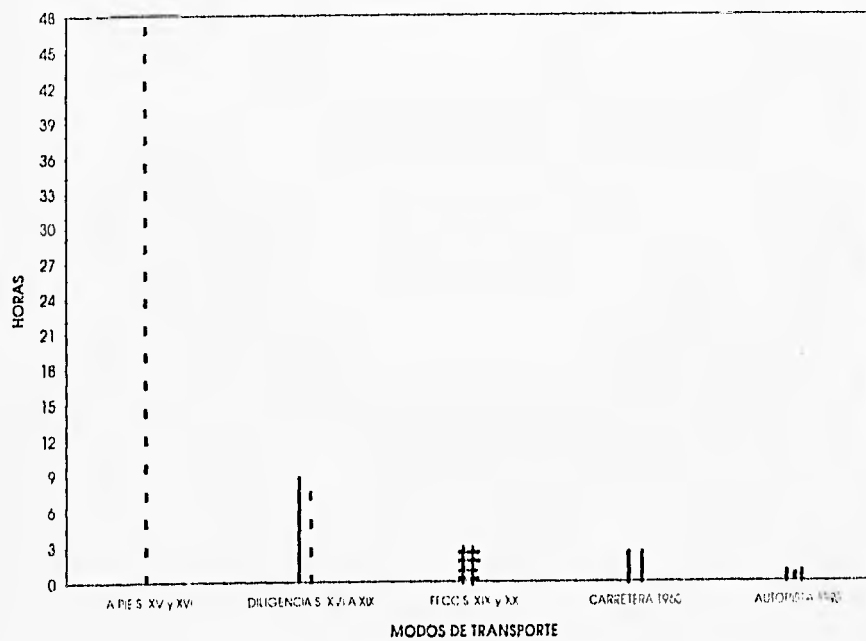
El estadio **postindustrial** inició a fines de la década de los ochenta con la creación de las autopistas urbanas y la construcción de un incipiente anillo periférico (ver esquema 1), esta infraestructura permite el acortamiento de distancias y por lo tanto de tiempos, como se observa en la gráfica 9.

En la última etapa del modelo inician las relaciones laterales entre las ciudades de estudio, por lo cual entran al estadio **postindustrial temprano** (áreas metropolitanas inmaduras).

Al considerar las últimas dos etapas es posible observar las consecuencias en la falta de atención del ferrocarril para que diera lugar a un desarrollo puntual integrado, como prueba de ello se tiene que de acuerdo a la fuente del cuadro 14, el recorrido entre las ciudades de México y Toluca en Ferrocarril se hacía en dos horas treinta y cinco minutos y actualmente se realiza en tres horas. El apoyo

unánime a las carreteras originó una urbanización de tipo laxo y la falta de complementación de ambos modos.

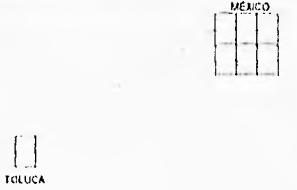
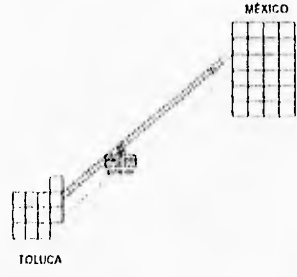
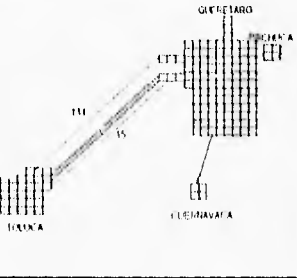
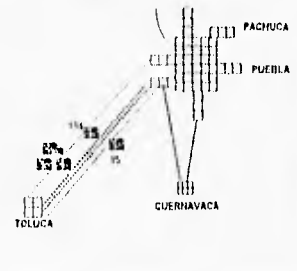
**Gráfica 9. Reducción de los tiempos de traslado entre la ciudad de México y Toluca en función a la modernización de los modos de transporte.**



Fuente: Censos de Población del estado de México y el Distrito Federal de 1900, 1940, 1960 y 1990 (ver bibliografía).

El tiempo de traslado entre la ciudad de México y Toluca, con los diferentes modos de transporte se ha reducido en cada etapa. Se observa que a pie se empleaban dos días y en diligencia ocho horas al recorrer una distancia de 89.1 km., mientras por la carretera libre México 15 una hora, México 134 hora y media y autopista federal de cuota 45 minutos (ver gráfica 9).

ESQUEMA 1. LA EVOLUCION DE LAS CIUDADES DE MEXICO Y TOLUCA EN FUNCION DE SUS PRINCIPALES VIALIDADES

ESTADIO	ETAPA	SISTEMA DE TRANSPORTE	TRAZA URBANA	COMENTARIO	
PREINDUSTRIAL	ANTES DE 1882	DILIGENCIA ARRIERIA		Ciudades pequeñas y compactas, que eran comunicadas por un sólo camino.  Tiempo de recorrido 8 horas en diligencia y a pie 2 días.	
INDUSTRIAL	DE 1882 A 1925	FERROCARRIL DILIGENCIA ARRIERIA		Expansión de la mancha urbana homogénea y crecimientos puntuales de la población ligados al ferrocarril, tiempo de recorrido 3 horas aproximadamente.	
POST INDUSTRIAL	INMADURO	1925 A LOS OCHENTA	AUTOMOVIL FERROCARRIL		Diferente expansión de la mancha urbana, en base a las vías de comunicación.  La ciudad de México crece en forma tentacular y Toluca en forma expansiva consolida su zona metropolitana en esta etapa. El tiempo de traslado entre una ciudad y otra es hora y media.
	EN PROCESO DE MADUREZ	DE LOS OCHENTA A LOS NOVENTA	AUTOPISTA CARRETERAS		Inician los lazos laterales, entre las ciudades satélites.  Se empieza a formar un gran anillo periférico alrededor de la ciudad central, con objeto de distribuir el tráfico en vías de conformar un policentrismo, o crear una megápolis donde el espacio interurbano se integra a las urbes y tiende a desaparecer.

El esquema muestra el crecimiento de la mancha urbana en las ciudades de estudio en los diferentes estadios. Se observan también los periodos que sirvieron de cortes entre un modo y otro. Aunque en el esquema no se señala existe cierto traslape entre una etapa y otra, por ejemplo entre la etapa industrial y postindustrial, donde el ferrocarril es importante hasta los años cincuenta.

La situación actual que presenta la ciudad de México, de un crecimiento expansivo de la mancha urbana en forma tentacular, disminución del crecimiento de la ciudad central, carencia de políticas de descentralización que ayuden a conformar ciudades medias alternativas y una incipiente infraestructura de circunvalaciones en torno a la metrópoli; da lugar para suponer que la ciudad México y Toluca se encuentran en una relación crítica y definitoria, al formar actualmente una área metropolitana inmadura, sin llegar a ser parte de un complejo metropolitano (ver esquema 1) hasta que exista congruencia entre la economía, sus requerimientos y el espacio.

La ciudad de Toluca se caracteriza por estar en una etapa de transición (para convertirse en parte del *continuum* urbano de la metrópoli o para formar un modelo policéntrico), donde las localidades intermedias jugarán un importante papel para definir un mayor y continuo crecimiento de la ciudad de México o de Toluca, al acercarse cada vez más. Producto de este crecimiento es la aparición de un espacio interurbano modelado por las relaciones entre ambas ciudades y por la dinámica urbana de cada una de ellas, por lo cual en torno a las urbes se gesta un nuevo proceso que el modelo no contempló. Esto se observó en el desarrollo seguido por el espacio interurbano en el cuarto capítulo, donde se verificó un crecimiento de las poblaciones localizadas en este espacio con tendencia a un mayor dinamismo, lo que ocasionará la integración física de ambas ciudades.

Con este estudio se comprobó que el transporte es susceptible de generar relaciones de varios tipos y a diferentes niveles. Además las políticas del transporte son independientes del territorio en que se ubican, por lo cual a cada época y en relación con el modelo económico le corresponde una organización territorial específica (para el estudio se refiere a la traza urbana).

Desde el punto de vista práctico, en el trabajo se abordó la habilitación de vialidades acordes con un sistema económico que no tuvo en consideración la búsqueda de una integración del territorio con su economía y población, producto de esto, es el crecimiento de la ciudad de México, como sede aglutinadora de las mayores transformaciones que a cada momento irradia sobre su entorno. La ciudad de México absorbe toda posibilidad de crecimiento equilibrado, y deja a Toluca en una relación de ciudad dependiente, al ser absorbida físicamente en su totalidad y afectar su espacio por la implementación de vialidades que parten de la ciudad de México y atraviesan el territorio estatal para tener más opciones de movimiento.

Lo anterior, muestra la construcción de las vías como un factor importante de la conurbación, al ser un fenómeno que se da a través de ellas, al menos bajo las

condiciones de privilegiar ciertos polos y éstos tienden a acrecentar su importancia cuando irradian de ellos las diferentes vialidades para conectarse con su área circunvecina.

La infraestructura vial ha aportado, con el alto precio de la técnica necesaria, las salidas requeridas y se observa al atravesar montañas, cruzar barrancos, conectar y desahogar vialidades, como resultado de una salida fragmentaria a una problemática urbana que no se le atendió como se debía, ya que la solución no viene sólo con medidas que den respiro por un momento y para un sector, sino que debe ser acorde al problema en todo lo que atañe, duradera y considerarla como parte integral de un todo. En este sentido, conviene regionalmente buscar la integración y no una situación extrema donde un sólo polo genere riqueza y enormes problemas.

La ciudad de México crece a pesar de los altos costos que ello implica y la situación se vuelve más compleja al aumentar el malestar social por el espacio contrastante en que se ha constituido esta gran urbe, al polarizar y hacer tensas las relaciones entre las clases sociales. Probablemente esto obedezca al modelo de una economía neoliberal como en la que actualmente se vive, y donde los grandes capitales son los que definen las soluciones a seguir, como el construir espacios "exclusivos" para población de altos ingresos, junto con la privatización de las vialidades lo cual es una consecuencia más de la expansión urbana. Esto da idea del alto valor del suelo de la ciudad de México, lo que provoca que la población con menos recursos económicos se instale en las afueras de la ciudad y en las zonas más vulnerables como barrancas, cañadas, laderas, etc.

Aunque la topografía no es una limitante para el establecimiento de la población en la parte estudiada de la ciudad de México, sí conlleva serios problemas en la dotación de servicios, al reducir las ventajas de vivir en una gran ciudad y acrecentar las desventajas como: encarecimiento, conflictos sociales, aglomeración, contaminación, entre otras.

En el caso de la ciudad de Toluca, su cercanía a una ciudad polarizadora, la convierten en destino eficiente para los requerimientos que la metrópoli demanda; por ejemplo, al proceso de la industrialización se sucedió también la urbanización, al aprovechar la infraestructura, puesto que el fin es sostener a la ciudad de México, no obstante los problemas originados en otras ciudades. Con lo que una vez más se demuestra que el desarrollo de centros específicos crea altas concentraciones de recursos materiales y humanos, limita el crecimiento de su entorno al gestar el fenómeno de absorción, independientemente de su contexto temporal y espacial.

La ciudad de Toluca a través de sus vialidades llegó a entablar contacto con gran número de localidades, que poco a poco pasaron a formar parte de la traza urbana al integrar espacios rurales, lo que originó una expansión favorecida por la amplitud del valle, pero en todo caso las vialidades al densificarse participaron en forma directa, para hacer a Toluca altamente accesible con otras ciudades.

## RECOMENDACIONES

Los medios de transporte carreteros han influido en la implantación y expansión de la mancha urbana, al ser guías fundamentales del crecimiento poblacional entre las ciudades de México y Toluca. Ante esto, el ferrocarril es un modo de transporte adecuado debido a que tiende a inducir un crecimiento de tipo puntual, y es un instrumento que hace posible concentrar a la población, al evitar los grandes crecimientos en vías de metropolización de varias ciudades.

Es importante considerar un tratamiento particular de la infraestructura del transporte, entendido como un factor clave que responde a determinados requerimientos y en esa medida esté acorde con el nivel económico que lo impulsa, se debe tener presente que el transporte llega y se instala en un espacio determinado, se hace un factor unido a él y en esa medida es capaz de generar notables cambios, empieza por la distribución espacial de la accesibilidad, esto hace a su vez que las políticas que se sigan de reordenamiento espacial consideren al transporte en esta doble relación, al fungir como un hilo rector de la estructura urbano regional.

La infraestructura de caminos está involucrada en el desarrollo de las urbes, al ser espacialmente parte de éstas, como siempre ha sido, pero ahora con la disminución del tiempo de traslado se han acortado distancias y se han acercado aún más los espacios, por lo que se puede hablar de dos momentos: antes del automotor, de ciudades con caminos que definen funciones muy específicas de acuerdo a los puntos que unen, por ejemplo; ciudades mineras, donde se remarca la distancia entre éstas, y ciudades después del automotor, en las cuales es notable la disminución del tiempo lo que hace que acontezcan más fenómenos en un espacio determinado. De hecho el factor tiempo parece ser el que guía la evolución de las urbes, en el sentido de las ventajas que ofrecen todas ahí reunidas, por lo que prosigue la selección de las áreas mejor comunicadas (lo cual implica un mayor ahorro de tiempo lejos de caos viales). Esta ventaja que llevó consigo el acortar los tiempos, trajo como consecuencia el surgimiento de fenómenos conexos como la industrialización, la urbanización e incrementada terciarización, así como una subutilización del ferrocarril a



expensas de un modo de transporte más rápido lo cual provoca que las ciudades cada vez estén más cerca.

La infraestructura ofrece acortar los tiempos, pero con políticas unilaterales de total apoyo o a la industria o a la infraestructura esta desborda fenómenos que propicia se rebasen los planes.

Por otra parte, al establecer determinadas directrices urbanas, se debe tener presente la escala micro o macro sobre la que se trabaja, por ejemplo, Toluca no es lo mismo su funcionamiento como centro estratégico de población, que Toluca, como ciudad con su zona metropolitana, las estrategias y los niveles de accesibilidad deben tener un tratamiento diferentes para llegar a formar una red complementaria.

A partir de estos planteamientos se debe preveer qué sucederá con este espacio y la tendencia de evolución, ya que actualmente es un momento clave, para definir tal relación por la dimensión del fenómeno que está en evolución.

De continuar con el desarrollo seguido hasta ahora, el transporte visto como parte de un sector, sin considerarlo en su relación con la organización espacial, sólo se tendrá como respuesta una salida temporal.

En cuanto al espacio interurbano, en continua reducción, es recomendable que se interconecten sus localidades en forma transversal para lograr con ello una comunicación local y en esta medida el transporte pueda ser aprovechado, así como definir políticas generales a seguir en el ordenamiento del territorio. También se debe vigilar el crecimiento seguido por ambas ciudades que amenazan con unirse físicamente, sobre todo por el ritmo acelerado en el crecimiento de las localidades de este espacio interurbano, al conformar una megalópolis de grandes dimensiones que provocará fuertes presiones y disfuncionalidad en el futuro.

Existe la necesidad de hacer una compatibilidad entre la política interurbana e intraurbana que tenga como objetivos:

- 1) Contar con un órgano dotado de poder público, paralelo a escala regional, el cual vigile el proceso de expansión urbana y contenga su avance, por lo que se debe conocer y delimitar territorialmente la mancha urbana para la realización de estudios sobre los asentamientos poblacionales, a través de censos de población con lapso de tiempo corto, encuestas de origen y destino de los pasajeros del área metropolitana, con objeto de vigilar rigurosamente a la

mancha urbana en un tiempo y espacio determinado. Con el propósito de servir como regulador o asesor sobre problemas que tengan ingerencia con el Distrito Federal, el estado de México o ambos. Asimismo elaborar informes de su gestión y rendirlos ante la cámara de diputados.

2) Revitalizar a la ciudad de México, ya que cuenta con muchos espacios "subutilizados" de poca accesibilidad, pero potencialmente productivos, para ello sería necesario realizar un censo de los inmuebles que no están en uso, con el fin de que se realicen los estudios necesarios, para analizar la forma de reutilizarlos.

3) Considerar planes que tengan en cuenta el desarrollo urbano en una perspectiva temporal apropiada y no en base a lapsos circunstanciales y políticos, con la firme voluntad de llevarlos a cabo.

4) Utilizar de manera óptima las carreteras al aprovechar al máximo la infraestructura existente y prevista; por ejemplo, la carretera de cuota México 15 es subutilizada por el alto costo que implica el peaje, al costar sesenta pesos de ida y vuelta, lo que equivale a aproximadamente tres días de salario mínimo.

5) Favorecer con fuentes de empleo a otros centros urbanos o crear nuevos polos, de tal manera que el desarrollo sea más equilibrado entre las regiones, por lo que al proveerlas con la infraestructura carretera suficiente, acrecienta las ventajas comparativas.

6) Levantamiento de planos municipales y elaboración de planos urbanos de desarrollo.

7) Levantamiento preciso de usos del suelo, bajo la vigilancia de la SEMARNAP, y que esta información esté disponible para todos los sectores.

8) Protección y conservación de las áreas naturales, a través de programas conjuntos entre la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural y la Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, a fin de planear el mejor aprovechamiento de una zona, asimismo, por medio de reformas a la legislación reforzarla con una formación conservacionista para la población en general mediante campañas de difusión masiva.

Finalmente, sería conveniente realizar estudios más detallados de la zona, para conocer el impacto ambiental que generó la puesta en marcha de la autopista México-Toluca sobre el bosque, así como el incremento de las actividades comerciales en el Parque Nacional Miguel Hidalgo (La Marquesa) y como afectan el entorno.

Toda acción que se lleve a cabo para mejorar la vialidad hacia la ciudad de México, debe considerar la organización de una estructura urbana donde prevalezca el policéntrico al centralismo, con lo que ello implica; una política reguladora de uso del suelo, un aprovechamiento integral de los recursos, políticas sobre la expansión urbana reguladas y vigiladas, seguidas de infraestructura vial integrada al desarrollo económico social y constantemente realizar planes alternativos a diferentes escalas del desarrollo urbano.

## BIBLIOGRAFÍA

AVILA Palafox, Ricardo, *¿Revolución en el Estado de México?*, Colec. Divulgación, México, D.F., INAH, Serie Historia, Gobierno del Estado de México, 1988.

BASSOLS Batalla, Angel, *Formación de regiones económicas*, 2a.ed. México D.F., UNAM, 1983.

BASSOLS Batalla, Angel, *Geografía económica de México*, 5a. de. México D.F. ed. Trillas, 1984.

BEJAR Navarro R. y Casanova Alvarez P., *Historia de la industrialización del Estado de México*, Toluca, México, Biblioteca Enciclopédica del estado de México, 1970.

CAMARA DE DIPUTADOS DE TOLUCA, *Vía ancha México-Toluca-Acámbaro*, Toluca, Méx. 1949.

CASTILLO Pavón Octavio, *El proceso de Metropolización de la ciudad de Toluca*, Toluca, México, UAEM Tesis, Facultad de Arquitectura y Arte, 1992.

CASTILLO Pavón, Octavio, "Población y territorio: El caso de la zona metropolitana de Toluca," *Prospectiva de la Administración Pública Estatal*, Número 16, oct.-dic. Toluca, Méx., 1992

CHIAS Becerril Luis, *Los transportes dentro del marco cognoscitivo de la Geografía Económica*. México, D.F. UNAM, Instituto de Geografía, Serie Divulgación Geográfica n.1, 1985.

CHIAS Becerril Luis, "Articulación de las Costas Mexicanas", *Revista de Sociología*, México D.F. Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, año LII/73, julio/sep. 1990.

COATSWORTH John H., *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*. Problemas de México, México D.F.. Ed. Era, 1984.

COLIN Mario, *Crónicas de una ciudad*,. Antología 2a. ed. Toluca México, Biblioteca Enciclopédica del Estado de México. 1965.

DE ICAZA Alfonso. *Así era Aquello*, Sesenta años de vida metropolitana, México D.F, ediciones Bota, 1957.

DE SOLANO Francisco, "Urbanización y Municipalización de la población indígena," *Estudios sobre la ciudad Iberoamericana*, Madrid, España, Consejo Superior de Investigación Científica, Instituto González Fernández de Oviedo, 1983.

DOLLFUS Olivier, *El espacio Geográfico*, Barcelona España, Oikos Tau. Sin fecha

ESPINOSA López Enrique, *Ciudad de México, compendio cronológico de su desarrollo urbano 1521-1980*, México D.F., 1991.

FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO, *Los Ferrocáriles de México 1837-1987*, México D.F.1987.

GARCIA de Miranda Enriqueta y Falcón de Gyves Zaida, *Nuevo Atlas Porrúa de la república mexicana*, 6a. de. México D.F.,1984

GARZA Gustavo, *Atlas de la Ciudad de México*, D.F., El Colegio de México-D.D.F. 1988, 12 Fascículos.

GONZALEZ Aparicio Luis, *Plano Reconstructivo de la ciudad de Tenochtitlán*, México D.F., INAH, 1973.

GONZALEZ Salazar Gloria, *Planeación del Distrito Federal*, 2a. ed. México D.F. UNAM, Instituto de Investigaciones Económicas, 1990.

HERRERO López Agustín, "Los problemas del transporte metropolitano, un análisis de caso," Madrid España, Ministerio de Obras Públicas y Medio Ambiente, Instituto de Estudios del Transporte y las Comunicaciones, Serie de monografías, 1993

HIRA de Gortari Rabiela y Hernández Franyuti Regina, *La ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928)*. México D.F. Instituto de Investigación Dr. José María Luis Mora,. 1988, 3 Tomos.

JARQUIN Ma.Teresa, *Formación y Desarrollo de un pueblo novohispano*, Toluca México Colegio Mexiquense A.C., H. Ayuntamiento de Metepec, 1990.

JOHNSON J.H., *Elementos de Geografía*, 3a. ed., Barcelona España, Oikos Tau, 1987.

LOCKHART, James, "Españoles entre indios: Toluca a fines del siglo XVI," *Estudios sobre la ciudad Iberoamericana*, Madrid, España, Consejo Superior de Investigación Científica, Instituto González Fernández de Oviedo, 1983.

MIÑO, Grijalva Manuel, "Población, tensiones agrarias y luchas por la independencia." *Temas de Historia Mexiquense*, Zinacatépetl México, Colegio Mexiquense A.C., H. Ayuntamiento de Toluca, 1988.

MORA Soberón Arturo, *Ramo caminos y calzadas*, México.

ORTIZ Hernán Sergio, *Caminos y Transportes en México. Una aproximación socioeconómica, fines de la colonia y principios de la vida independiente*, México D.F.,S.C.T. FCE, 1994.

RIVA Palacio Vicente, *México a través de los siglos*, 17a.ed. México D.F. ed. Cumbre S.A. 1981, 10 Tomos

ROMERO Quiroz J., *La ciudad de Lerma*, México H. Ayuntamiento de Lerma 1970-1972, Palacio municipal de Lerma, 1971.

ROSENZWEIG H. Fernando, "*La formación del Estado de México desde sus orígenes hasta 1940*," Temas de Historia Mexiquense, Zinacantépetl México, Colegio Méxicuense A.C., H. Ayuntamiento de Toluca, 1988.

SCT. *Historia de las comunicaciones y los transportes en México* , México 1988.

SCT. *Historia del Autotransporte*, México, 1988.

SECRETARIA DE GOBERNACION, *Información básica de los municipios de México*, México, D.F. 1992

SOP "La nueva carretera a Toluca," *Obras*, Diciembre, 1987

SOP, *Suplemento 75*, Diciembre 1974

SOP, Suplemento 75SPP, *Síntesis Geográfica del Estado de México*, México, D.F., Coordinación General de los Servicios Nacionales de Estadística, Geografía e Informática, 1981.

STAPLES Anne, "*El fin de una época: El camino y los caminantes* " Temas de Historia Mexiquense, Zinacantépetl México, Colegio Méxicuense A.C., H. Ayuntamiento de Toluca, 1988.

TUTINO Jhon, "Los españoles de las provincias. Los pueblos de indios y las haciendas: sectores interrelacionados de la sociedad agraria en los valles de México y Toluca, 1750-1810." *Haciendas, pueblos y comunidades*, Consejo Nacional para la cultura y las Artes.

UNIKEL, Luis, *El desarrollo urbano de México*, México, D.F., 2a. ed., El Colegio de México, 1978.

ZAVALA, Silvio, "*Apuntes sobre la región de Toluca en el siglo XVI*," Temas de Historia Mexiquense, Zinacantépetl México Colegio Méxicuense A.C. H. Ayuntamiento de Toluca, 1988.

#### **CENSOS UTILIZADOS:**

- Secretaría de Fomento Colonización e Industria, *Censo y División Territorial del Estado de México. 1900*
- Secretaría de la Economía Nacional, *VI Censo de Población 1940 México.*
- Secretaría de Industria y Comercio, *VIII Censo de Población 1960 México.*
- INEGI, *XI Censo General de Población y Vivienda 1990 Estado de México.*
- Secretaría de Fomento, Colonización e Industria, *Censo y división territorial del Distrito Federal. 1900.*
- Secretaría de la Economía Nacional, *Sexto Censo de Población Distrito Federal. 1940*
- Secretaría de Industria y Comercio, *VIII Censo General de Población 1960 Distrito Federal.*
- INEGI, *XI Censo General de Población y Vivienda 1990, Distrito Federal Resultados Definitivos, Ags. México, 1992, 1990.*
- INEGI, *XI Censo General de Población y Vivienda 1990, Resumen General de los Estados Unidos Mexicanos, Ags. México, 1992.*

#### **Periódicos utilizados:**

GARCÍA Clara Guadalupe, "Urgen vecinos de San Fernando-La Herradura a cuidar la ecología de Coatepec y San Bartolo," *El Financiero*, 12 de feb. 1993.

FERNÁNDEZ Jorge, "Nueva central de abastos de Naucalpan," *Notitas al pastor*, núm.313, marzo 1993.

FINANCIERO, Sección metropolitana, "Anuncia Camacho Solís que el uso del suelo entrará en los acuerdos de Reforma Política del D.F., 27 de enero 1993,

OVACIONES, Editorial, "Urgen límites de crecimiento de la ciudad," 15 de nov. 1993.

URRUTIA Alfonso, "En breve, Grupo Reichmann iniciará una de 3 magnas obras, en Santa Fe" *La Jornada*, 23 de junio 1994.

## ANEXO

DATOS A NIVEL DE MUNICIPIOS O DELEGACIÓN POR LOCALIDAD DE  
1900, 1940, 1960 Y 1990.

FUENTE: CENSOS DE POBLACIÓN DE 1900, 1940, 1960 Y 1990 (VER BIBLIOGRAFÍA).



HUIXQUILUCAN

LOCALIDADES	POBLACION			
	1900	1940	1960	1990
HUIXQUILUCAN DE DEGOLLADO	3,840	1,666	2,434	6,150
AGUA BENDITA		69	94	223
AGUA BLANCA		191	238	674
EL CERRITO		191	266	888
GRAL. IGNACIO ALLENDE		904	1,047	1,664
HUILOTIAPA	153	140	170	405
LA MAGDALENA CHICHICASPA	427	1,148	1,444	6,772
EL LAUREL		118	117	417
LLANO GRANDE		195	236	497
PIEDRA GRANDE		203	187	392
ZACAMULPA*		585	731	3,693
SAN BARTOLOME COATEPEC	640	650	1,025	3,310
SAN CRISTOBAL TEXCALUCA	427	562	573	1,927
SAN FRANCISCO AYOTUSCO	153	1,235	892	2,509
SAN JACINTO		257	329	1,926
STA. CRUZ AYOTUSCO	2,880	1,693	2,646	3,180
SANTIAGO YANHUITLALPAN	395	691	1,172	3,642
LA CAÑADA				342
EL PEDREGAL				582
LA NOPALERA				28
LOMA EL CARMEN				1,277
TREJO				600
JESUS DEL MONTE			161	5,417
SAN JUAN YAUTEPEC				1,772
LA CIMA				103
SAN RAMON				744
DOS RIOS			1,079	3,306
EL OBRAJE				136
EL GUARDA				408
LA GLORIETA				518
SAN FERNANDO			452	16,592*
TOTAL	8,915	10,498	15,293	52,872

\*Datos tomados de 1980 Censo de Población, del Edo. de Méx. de 1900, 1940, 1960, 1990 (Ver bibliografía)

LERMA

LOCALIDADES	POBLACION			
	1900	1940	1960	1990
LERMA DE VILLADA	1,315*	1,174	2,376	9,358
AMOMOLULCO		253	359	429
BARRANCA GRANDE		607	462	569
CAÑADA DE ALFEREZ		71	182	183
METATE VIEJO		363	552	1,196
SACAMULPA HUITZILAPAN		732	1,003	1,834
SACAMULPA TLALMIMILPAN		526	747	1,008
SACAMULPA XOCHICUAUTLA		688	1,755	1,278
SALAZAR	490	458	306	917
SAN AGUSTIN HUITZIZILAPAN		520	452	1,076
SAN FRANCISCO XOCHICUAUTLA	1,390	1,152	2,260	2,491
SAN JOSE EL LLANITO	168	214	233	644
SAN LORENZO HUITZIZILAPAN	2,410	2,063	1,495	743
SAN MATEO ATARASQUILLO	385	880	1,306	12,980
SAN MIGUEL AMEYALCO	667	1,564	1,939	3,029
SAN NICOLAS PERALTA	715	695	1,108	2,767
SANTA CATARINA	390	251	462	1,205
STA. MARIA ATARASQUILLO	678	1,780	3,676	8,058**
STA. MARIA TLALMIMILPAN	364	718	937	2,001
SANTIAGO ANALCO	354	655	1,182	1,927
TULTEPEC		1,474	2,721	8,011
SAN PEDRO HUITZIZILAPAN			428	1,262
EL ESPINO			113	194
LA MESA			156	398
PEÑAS CUATAS				197
PUEBLO NUEVO				1,323
STA. CRUZ CHINAHUAPAN				397
ANALCO				1,026
ALVARO OBREGON			1,213	2,629
RANCHO VIEJO				41
REFORMA				820
TOTAL	8,011	16,838	27,423	61,933

\*Dato de 1921, ya que en 1900 pertenecía al distrito de Lerma, no se suma al total.

\*\*Dato de 1980 y no se considera para el total.

METEPEC

LOCALIDADES	POBLACION			
	1900	1940	1960	1990
SAN FRANCISCO COAXUSCO	400	438	891	1,736*
SSAN SALVADOR TIZATLALE	537	523	775	1,077*
LA VIRGEN	64	52	26	
SAN GASPAR TLAHUILILPAN	1,145	1,346	1,480	4,414
SAN SEBASTIAN	858	1,004	1,454	1,772
SANTA MARIA MAGDALENA OCOTITLAN	448	691	981	3,069
SAN BARTOLOME TLALTELULCO	1,181	1,657	2,070	5,021
SAN MIGUEL TOTOCUITLAPILCO	1,616	1,688	2,001	4,969
VILLA METEPEC	5,688	5,082	6,655	116,203
SAN JERONIMO CHICAHUALCO	931	1,022	1,719	5,363*
CUAUHTEMOC		40	21	
LOS SAUCES			8	1,317*
LAZARO CARDENAS		49	63	736*
ALVARO OBREGON		131	108	723
SAN JORGE		35	41	170*
SAN LORENZO COACALCO		790		1,820
SAN LUCAS TUNCO				2,202
TOTAL	12,868	14,548	18,293	140,193

\*Datos de 1980, no son considerados en el total.

NAUCALPAN

LOCALIDADES	POBLACION			
	1900	1940	1960	1990
NAUCALPAN	1,011*	1,796	10,365*	772,483*
LAS ANIMAS				49
EL CASTILLO				297
EL COBRADERO				231
MAGNOLIA				252
SAN FRANCISCO CHIMALPA	1,681	1,823	2,759	4,430
SANTIAGO TEPETLAXCO	1,054	1,307	1,747	2,414
LOS REMEDIOS	244	440	921	ZC
SAN JUAN TOTOLTEPEC	210	251	768	ZC
SAN LORENZO TOTOLINGA	399	474	929	ZC
LOS CUARTOS	215			ZC
SAN RAFAEL CHAMAPA	145	390	1,777	ZC
SAN ANTONIO ZOMEYUCAN	282	900	8,541	ZC
SAN JOSE RIO HONDO	657	1,236	3,682	ZC
SAN MIGUEL TECAMACHALCO	281	745	2,451	ZC
EL TORITO			1,290	ZC
TOTAL	5,168	9,362	24,865	7,673

ZC Zona Conurbada

\*No aparece en el total, sólo es un indicador del crecimiento

Nota: en el cuadro sólo aparecen las localidades que pertenecen al área de estudio, sin considerar el resto de las localidades.

OCOYOACAC

LOCALIDADES	POBLACION			
	1900	1940	1960	1990
OCOYOACAC	2,430*	3,133	4,135	17,631
COL. JUAREZ O LOS CHIRINOS		112	197	678
COL. ORTIZ RUBIO		68	142	334
JAJALPA	135	92	43	33
LA ASUNCION TEPEZOYUCA	1,412	1,485	2,585	5,192**
PEDREGAL DE GPE. HIDALGO	356	251	477	1,782
RIO HONDITO	45	20	22	403
SAN JERONIMO ACAZULCO	1,057	1,340	1,816	3,687
SAN PEDRO ATLAPULCO	1,892	1,401	1,426	2,942
SAN PEDRO CHOLULA		1,379	2,230	6,380
TEXCALPA	126	41	6	
GUADALUPE VICTORIA		98	165	274
LA MARQUESA		17	183	652
CAÑADA HONDA				34
VALLE DEL SILENCIO				48
TOTAL	5,023	9,437	13,427	34,878

\*Dato de 1921, no se considera en la suma

\*\*Dato de 1980, no se considera en el total

SAN MATEO ATENCO

LOCALIDADES	POBLACION			
	1900	1940	1960	1990
SAN MATEO ATENCO	6,170	4,330	7,293	36,227
ALVARO OBREGON		189	507	1,837*
BUENAVISTA		14	275	1,620*
GUADALUPE		1,300	2,208	4,151*
SAN ISIDRO		394	458	1,404
SANTA MARIA		736	655	1,719
TOTAL	6,170	6,963	11,396	39,350

\*Datos de 1980 no se consideran para el total

**TOLUCA**

LOCALIDADES	POBLACIÓN			
	1900	1940	1960	1990
SAN NICOLAS TOLENTINO	131	25	1,035	3,612
EL SANTIN	59	153	14	24
SAN MATEO OTZACATIPAN	1,590	4,348	3,732	5,135
EL CERRILLO	88	766	1,746	
SAN PEDRO TOTOLTEPEC	2,653	2,829	4,255	7,890
EL CARMEN	86	126		986*
SANTA MARIA TOTOLTEPEC	271	452	1,007	2,221*
SAN LORENZO TEPATITLAN	2,258	2,222	2,755	10,264*
SANTA ANA TLAPALTITLAN	2,023	3,312	5,283	15,865*
STA. CRUZ ATZCAPOTZALTONGO	642	1,107	1,730	4,687*
LA CONSTITUCION			1,078	2,950
SAN MIGUEL TOTOLTEPEC			521	1,620
SAN FRANCISCO TOTOLTEPEC				1,462
TOTAL	9,801	15,340	23,156	22,693

\*Datos de 1980 y no se consideran para el total.

**XONACATLAN**

LOCALIDADES	POBLACION			
	1900	1940	1960	1990
SAN FRANCISCO XONACATLAN	2,160	2,490	4,109	13,078
DOLORES	14	117	323	539
SAN MIGUEL MIMIAPAN	2,021	2,103	2,132	453
STA. MARIA LA ASUNCION ZOLOTEPEC	1,386	1,994	2,821	6,526
SANTIAGO TEJOCOTILLOS	324	382	712	2,065
TOTAL	5,905	7,086	10,097	22,661

CUAJIMALPA

LOCALIDADES	POBLACION			
	1900	1940	1960	1990
CUAJIMALPA	1,633	2,156	9,111	ZC
SAN PABLO CHIMALPA	741	925	1,380	ZC
SAN LORENZO ACOPIILCO	1,794	963	1,483	ZC
TIANGUILLO	78	149	371	ZC
LA VENTA	40	117	340	ZC
CONTADERO	225	530	1,686	ZC
SAN MATEO	489	641	1,896	ZC
SANTA LUCIA	293		1,373	ZC
SANTA FE	1,025	3,585	9,032	ZC
LAS MAROMAS		182	329	ZC
TOTAL	6,318	9,248	27,001	

ZC Zona Conurbada

Nota: en el cuadro sólo aparecen las localidades que pertenecen al área de estudio,

sin considerar el resto de las localidades de la delegación.