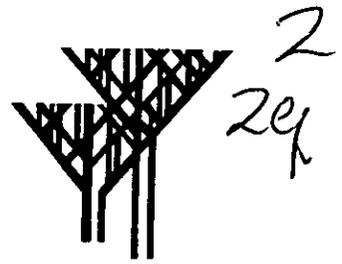




UNIVERSIDAD NACIONAL
AVENIDA DE
MEXICO



FACULTAD DE ARQUITECTURA
División de Estudios de Posgrado

**CONFORMACION DE LA ZONA
METROPOLITANA DE TOLUCA
1960 - 1990**

TESIS PROFESIONAL

**QUE PARA OBTENER EL GRADO DE
DOCTOR EN URBANISMO**

**PRESENTA:
JOSÉ MARÍA ARANDA SÁNCHEZ**

CIUDAD UNIVERSITARIA, D.F.

MARZO DE 1998

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

260120



Universidad Nacional
Autónoma de México



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.

Director de tesis: Blanca Rebeca Ramírez Velázquez

Sinodales:

Presidente: M. en Arq. Héctor Robledo Lara

Primer Vocal: Dr. Fernando Greene Castillo

Segundo Vocal: Dra. Blanca Rebeca Ramírez Velázquez

Tercer vocal: M. en C. Mario Robles Báez

Secretario: Dr. Alfonso Xavier Iracheta Cenecorta

Sinodales Suplentes:

Dr. Jorge Cervantes Borja

Dr. Emilio Duhau López

INDICE

Indice de cuadros

INTRODUCCION	I
Capítulo 1: Ejes analíticos del estudio	1
1.1 Planteamiento teórico-metodológico de la investigación	1
Ejes analíticos	7
La lógica del capital en el territorio	8
El suelo y el mercado inmobiliario	12
La intervención del Estado	15
Los actores sociales de la metropolización	20
La urbanización metropolitana	24
1.2 Formulación de la hipótesis	27
Capítulo 2: Producción agropecuaria y relaciones con la ZMCM	29
2.1 Suelo agrícola-ejidal y fuerza de trabajo campesina	31
2.2 Producción agropecuaria y especialización forzada de maíz.	41
2.2.1 Aumento general en la superficie y producción de maíz	41
2.2.2 Agotamiento de la producción pecuaria	50
2.2.3 Trabajo asalariado en el campo	56
2.3 Separación de la fuerza de trabajo agrícola	57
2.4 Absorción de suelo para el crecimiento urbano	59
2.5 La política agropecuaria	64
Capítulo 3: La industrialización y su impacto en el sector terciario	71
3.1 La fase de pequeña industria	71
3.2 La fase de impulso y desarrollo de la Gran Industria y concentración en el corredor Toluca-Lerma	75
3.3 Implantación industrial en el municipio de Ocoyoacac	83
3.4 El caso de San Mateo Atenco	84
3.5 Parques industriales y especialización productiva	86
3.6 Desarrollo del sector terciario	103
3.6.1 Pequeño comercio tradicional	104
3.6.2 Gran comercio capitalista y crecimiento de los servicios	106
Capítulo 4: Intervención del Estado en la metropolización de Toluca	113
4.1 Política de desarrollo regional	115
4.2 Política de protección industrial	125
4.3 Creación de las condiciones generales de la producción	131
4.4 Regulación de la apropiación del suelo	136

4.4.1 Creación de AURIS	136
4.4.2 La CORETT y la CRESEM	138
Capítulo 5. Los actores sociales y el proceso de metropolización	144
5.1 Dinámica de la población	145
5.1.1 Crecimiento y distribución de la población 60-90	145
5.1.2 Crecimiento poblacional por la llegada de la gran industria	150
5.1.3 Densidades de población 1960-1990	160
5.1.4 Población urbana y rural 1960-1990	161
5.1.5 Migración	165
5.1.6 La población económicamente activa	167
a. Crecimiento de la PEA y por sectores, 1960-1990	168
b. Composición de la PEA según ingresos	170
5.1.7 Los actores sociales de la industrialización en la ZMT	172
5.1.8 Los actores sociales de la terciarización	179
5.2 El proceso de urbanización de Toluca y la conformación metropolitana	181
5.2.1 Urbanización de Toluca	181
(1) Urbanización preindustrial	182
(2) Reconfiguración urbana de Toluca	186
(3) Metamorfosis de la ciudad de Toluca y conformación metropolitana	189
5.2.2 Integración de la zona metropolitana de Toluca	202
(a) Conurbación Toluca-Metepec	202
(b) Crecimiento físico de la ZMT	204
(c) Urbanización diferencial entre los municipios de la ZMT	206
Capítulo 6: La zona metropolitana de Toluca como parte de la Megalópolis	214
6.1 Integración de la megalópolis	216
6.1.1 Creciente interrelación entre las zonas metropolitanas de la ciudad de México y de la ciudad de Toluca	222
6.1.2 El papel de la ZMT en la conformación de la megalópolis	226
6.2 Tendencias y perspectivas	233
a) En el proceso urbano-regional	233
b) Proceso interno en la ZMT e integración de la región del Valle de Toluca	236
c) En la política territorial del Estado	246
(1) Programa Nacional de Desarrollo Urbano 1990-1994	246
(2) Programa Nacional de Desarrollo Urbano 1995-2000	248
(3) Plan Regional metropolitano de Toluca (1993)	251
(4) Plan de Centro de Población Estratégico de Toluca	254
CONCLUSIONES	258
Referencias	263

INTRODUCCION

El objetivo central de esta investigación es **analizar el proceso de conformación de la zona metropolitana de la ciudad de Toluca 1960-1990**, buscando aportar al conocimiento de las zonas metropolitanas en México, con un estudio de caso en el que se concibe a la metropolización como desarrollo y superación de la ciudad, en tamaño y funciones, respondiendo a las necesidades del aparato productivo.

El proceso de metropolización ha resultado particularmente importante en el asentamiento de la población mundial en lo que va del siglo XX. Para 1980, habían diez ciudades en el mundo con más de diez millones de habitantes, entre las que sobresalían México con 15 millones, Sao Paulo con 13.5, Río de Janeiro, con 10.7 y Buenos Aires con 10.1. (Ver Herrera, 1987: 48)

Según la Organización de las Naciones Unidas, las diez ciudades más grandes del mundo -México, Sao Paulo, Shangai, Tokio, Nueva York, Pekín, Río de Janeiro, Bombay, Calcuta y Yakarta- continuarán su crecimiento, que va de 10 a 26 millones de habitantes cada una, hasta el año 2000. Sobre todo, en América Latina y Asia. (Ibidem)

El mundo se ha convertido en predominantemente urbano, y las metrópolis están creciendo a niveles importantes: para el año 2000 habrán 78 ciudades con cuatro o más millones de habitantes cada una; 22 de ellas tendrán más de 10 millones de personas, y 18 de estas últimas se encontrarán en los países "en vías de desarrollo", especialmente en América Latina y Asia.

Por otra parte, la expansión del sector privado inmobiliario y, en especial, la especulación con tierras, acentúan la exclusión de los pobres del suelo y, con ello, la pobreza de la ciudad. Esa polarización se da tanto elevando los niveles de hacinamiento, como aumentando la dificultad para acceder al suelo en localidades integradas a la trama urbana.

La creciente concentración de la población urbana que ha derivado en la conformación de zonas metropolitanas es un fenómeno reciente en México, si se tiene en cuenta que al comenzar el siglo XX no existía metrópolis alguna en América Latina; que en los años sesenta podía hablarse de nueve, y en los ochenta ya eran 26 metrópolis en doce países. Asimismo, las ciudades de 100 mil y más habitantes llegaban a 300 en 1980, asentándose en ellas 128 millones de personas. (Ver Valero, 1987: 16)

En el caso de México, el proceso de urbanización llevó a que el número de ciudades de 15,000 y más habitantes haya pasado de 82 en 1950 a 314 en 1990. La urbanización del país se caracterizó por la concentración en unas cuantas grandes ciudades (México, Guadalajara, Monterrey, Puebla), con el rasgo característico de la primacía de la ciudad de México sobre todo el territorio nacional, y particularmente su influencia en la región centro que ha sido por muchos años el motor económico y poblacional en el conjunto del país. De 1950 a 1990 la población que habita en ciudades de más de 500 mil habitantes pasó del 13% al 36%. (Ver Negrete, 1993: 5-6)

El acelerado proceso de urbanización a nivel mundial, que México está viviendo desde la década de los cuarenta, ha significado no sólo que la mayoría de la población se continúe concentrando en ciudades, sino que éstas aumenten en número y que el peso principal de los asentamientos recaiga en las zonas metropolitanas del país, que para 1990 llegaban a

veintiuna, y en las cuales se concentraba el 37% de la población nacional. (Ibid: 12-17)

Las veintiun zonas metropolitanas consideradas son: ZM de la ciudad de México (15,171,139 hab), ZM de Guadalajara (2,908,698), ZM de Monterrey (2,560,363), ZMPuebla-Tlaxcala (1,816,804), ZM de Torreón (878,289), ZM de Toluca (819,915), ZM de San Luis Potosí (658,712), ZM de Tampico (648,598), ZM de Mérida (658,452), ZM de Coatzacoalcos (552,752), ZM de Veracruz (473,156), ZM de Cuernavaca-Cuautla (719,998), ZM de Aguascalientes (547,366), ZM de Querétaro (555,491), ZM de Jalapa (372,357), ZM de Monclova (281,628), ZM de Orizaba-Córdoba (475,485), ZM de Oaxaca (317,250), ZM de Zacatecas (191,326), ZM de Pachuca (201,450), y ZM de Colima (154,347). (Ibidem)

El crecimiento urbano general entre 1950 y 1990 se dio con mayor intensidad fuera de la región Centro, en las zonas Sur-sureste, Centro-Occidente, Norte, Pacífico, ya que estas regiones registraron más elevadas tasas de crecimiento poblacional urbano, agrupando por lo tanto mayores proporciones de la población. (Ver Censo General de Población y Vivienda VII, VIII, IX, X y XI, 1950, 1960, 1970, 1980 y 1990, SIC e INEGI)

Sin embargo, es en la región centro de México donde continúan concentradas las actividades económicas, y la población, presentando actualmente un dinamismo moderado, pero manteniendo su participación del 44.19% al PIB nacional. Es decir, sigue la región central funcionando como el motor del crecimiento económico y de concentración demográfica en el país. (Ver Iracheta, 1992: 93)

Esa concentración "central" de la industria, a partir de la década de los sesenta, significó la implantación de grandes industrias en todas las capitales de los estados de la región centro: Pachuca, Toluca, Cuernavaca, Puebla, Querétaro y Tlaxcala, con lo que el sistema territorial nacional se articuló en torno a esa región, y ya no únicamente con base en la capital nacional.

La función de la región centro consistió en ser el asiento y motor de un modelo de desarrollo basado en la industrialización concentrada, generando importantes porcentajes de la producción y de las principales actividades económicas del país, en un territorio reducido, a partir del cual irradiar la influencia central.

En efecto, la región centro, que abarca el 5% del territorio nacional, y que incluye las entidades de Hidalgo, México, Morelos, Puebla, Querétaro, Tlaxcala y el Distrito Federal, llegó a contener más de la tercera parte de la población nacional de 1980. La densidad de población promedio era de 244.1 hab/Km² en 1980. Para 1985 concentraba más del 40% de la población económicamente activa del país, en la industria manufacturera, el comercio y los servicios. El porcentaje de población urbana rebasó en promedio el 80% de la población total; el Producto Interno Bruto Industrial era generado principalmente en esta región, 47.3%; y el de la industria de transformación alcanzaba el 60%. Asimismo, la región centro (centro-este) era el principal productor de plomo-zinc, plata y manganeso. El PIB de Comercio y Servicios registraba un porcentaje superior al 50% en la región; ocupó un lugar importante en cuanto a exportaciones, 65.6% e importaciones, 30%. Se trata de una región relevante en cuanto a vías férreas, ya que contaba con un 15.9% de infraestructura y actividad. La región concentraba el 48% del Gasto Público en 1980. (Ver Bassolos,

1983: 492-512)

Ese lugar principal lo adquirió la región con la concentración industrial que se dio en las entidades de México, Hidalgo, Morelos, Puebla, Tlaxcala y Querétaro entre 1940 y 1970, período en que se elevaron los índices de desarrollo de esas entidades. Esa función de impulso a nivel nacional se ha debido principalmente a la ubicación de la ciudad de México en la región, la amplia y acelerada industrialización de la misma, y los importantes flujos migratorios que atrajo, y que posteriormente se fueron asentando en los municipios del Estado de México conurbados con el Distrito Federal.

La región centro, en su acelerado proceso de urbanización, para 1990 presentaba ya siete zonas metropolitanas: la ZM de la ciudad de México: 15,171,139 Habitantes; la ZM de Puebla-Tlaxcala: 1,816,804 hab.; ZM de Toluca: 819,915 hab.; la ZM de Cuernavaca-Cuautla: 719,998 hab.; la ZM de Pachuca: 201,450 hab., y la ZM de Querétaro: 555,491 hab. (Ver Negrete, 1993: 12-18)

Durante los años ochenta, la zona metropolitana de Toluca fue la de crecimiento más dinámico, conjuntamente con la de Cuernavaca; y ha ocupado desde los años sesenta el cuarto sitio en importancia productiva y económica a nivel nacional. La ZMT presenta características particulares, con rasgos importantes y típicos de lo que se ha denominado una metrópolis industrial, aunque transitando hacia la metrópolis terciaria, con especialidad de función en el comercio y los servicios. Se trata de una zona metropolitana que para 1990 aportaba 12.54 billones de pesos corrientes al Producto Interno Bruto, y que representaban el 18.71% del PIB estatal, y el 1.9% del PIB nacional. El sector secundario representaba el 59.71% del PIB, y el Sector Terciario el 39.07% del PIB. En el marco de

la economía nacional, el producto interno bruto per cápita en la ZMT varió muy poco entre 1980 y 1990, en medio de la gran crisis económica de los ochenta. Las ramas industriales sobresalientes en la producción de la ZMT eran: Metalmecánica, Química y Alimentos. (Ver Sobrino, 1993: 5-7)

La delimitación de una zona metropolitana tiene que ver con dos criterios básicos: uno relativo a la cantidad de personas que se encuentran ahí asentadas; y el otro, a la especialización de las funciones que desempeña la ciudad central (capital) de la zona metropolitana, así como las estrechas relaciones entre ésta y los núcleos colindantes, generalmente dispersos, pero que en conjunto forman una unidad funcional.

En cuanto al criterio del número de habitantes, actualmente en México, según el INEGI, se acepta que la zona metropolitana cuente con una ciudad central de más de 100 mil habitantes, y una población total (suma del municipio central y los periféricos) igual o mayor a 100 mil habitantes, según datos censales para 1990. (Ver Medina, 1993: 22)

Respecto al segundo criterio, se apunta que la ciudad central funciona como concentradora de servicios de primer nivel, tanto en cuanto a la producción, como la distribución y el consumo; así como con centros de producción, mercados, comercios y servicios centrales. También ofrece servicios de almacenes departamentales, hospitales de primer nivel, instituciones de enseñanza superior y media superior, centrales bancarias, periódicos locales, estaciones locales de radio y televisión, oficinas regionales o centrales de la administración pública o del padrón electoral, y otras de orden empresarial.

En relación con el volumen de población como norma para designar una

zona metropolitana, considero que la cifra de 100 mil habitantes no refleja la complejidad ni el tipo de funciones que desempeñan aquellas que registran un millón o más de pobladores; por lo que no las hace merecedoras de ese nombre, puesto que la dimensión de los asuntos a tratar no es en forma alguna comparable con las de las grandes metrópolis, que se distinguen ya sea como centros políticos y gubernamentales, o centros comerciales e industriales, o un centro comercial, o tal vez todos juntos, o al menos dos de ellos.

Lo anterior tiene que ver con el hecho de que, si bien desde luego resulta importante la comparabilidad de los datos acerca de la metropolización entre los países, es más interesante aún para la planeación urbana y regional que la definición esté suficientemente justificada en términos de aplicabilidad local, más que de las decisiones centrales, ya que, finalmente, las zonas metropolitanas incluyen la ciudad central más las áreas circundantes, que se encuentran menos desarrolladas, pero que se vinculan con el núcleo central económica y socialmente. Estos es, se trata de una zona de desarrollo desigual y combinado, con un centro motor que por lo general es capital administrativa y política; y que interesa no tanto etiquetarla como metropolitana sólo porque contenga un "x" número de habitantes y se halla dado la conurbación a partir del centro, sino de que adquiera esa cualidad y tales dimensiones que efectivamente signifique una unidad funcional diferente y policéntrica.

En síntesis, no basta la cifra de población ni las funciones como tales, sino lo importante es la dimensión y el hecho de contener instituciones sociales bien desarrolladas y relativamente autónomas lo que caracteriza a las zonas metropolitanas.

No obstante la anterior observación, el ámbito que es objeto del presente estudio es considerado oficialmente como zona metropolitana, y así se acepta. Es más, se trata de analizarlo y al final reflexionar en sus peculiaridades.

La integración territorial de la zona metropolitana de Toluca, como caso de estudio, ha sido considerada por diversas instituciones de investigación ofreciendo éstas las siguientes posibilidades en cuanto a los municipios que abarca:

1. Colegio Mexiquense : Toluca, Metepec, Lerma, San Mateo Atenco, Zinacantepec, Almoloya de Juárez y Mexicaltzingo.
2. UAEM, Fac.de Planeación Urbana y Regional: Toluca, Metepec, Lerma, San Mateo Atenco, Zinacantepec, Ocoyoacac y Mexicaltzingo.
3. UAEM, Fac. de Geografía: Toluca, Metepec, Lerma, San Mateo Atenco, Zinacantepec y Mexicaltzingo.
4. Gobierno del Estado de México (Plan Regional Metropolitano de Toluca): Toluca, Lerma, San Mateo Atenco, Zinacantepec, Ocoyoacac y Xonacatlán.

Las diferencias entre las anteriores delimitaciones obedecen a distintos criterios utilizados para determinar la composición y extensión de la "mancha urbana" de la zona metropolitana de Toluca, por lo que son posibilidades de enfocar la metropolización como proceso socio-territorial.

Para delimitar el área de estudio que nos ocupa, se decidió aceptar la integración metropolitana del Gobierno del Estado de México, por considerarla suficientemente fundamentada, y debido a que permite

analizar las acciones gubernamentales en ese ámbito territorial como unidad de análisis, quedando entonces la zona metropolitana de Toluca (ZMT) definida por las áreas urbanas de los municipios de:

Lerma : 228.64 Km²; Metepec: 70.43 Km²; Ocoyoacac: 134.71 Km²; San Mateo Atenco: 15.28 Km²; Toluca: 420.14 Km²; Xonacatlán: 32.87 Km², y Zinacantepec: 309.18 km². Es decir, un territorio de 1,211.25 Km²., ubicados como se indica en el Croquis 1.

Para 1995, la distribución de la población en la ZMT indicaba lo siguiente:

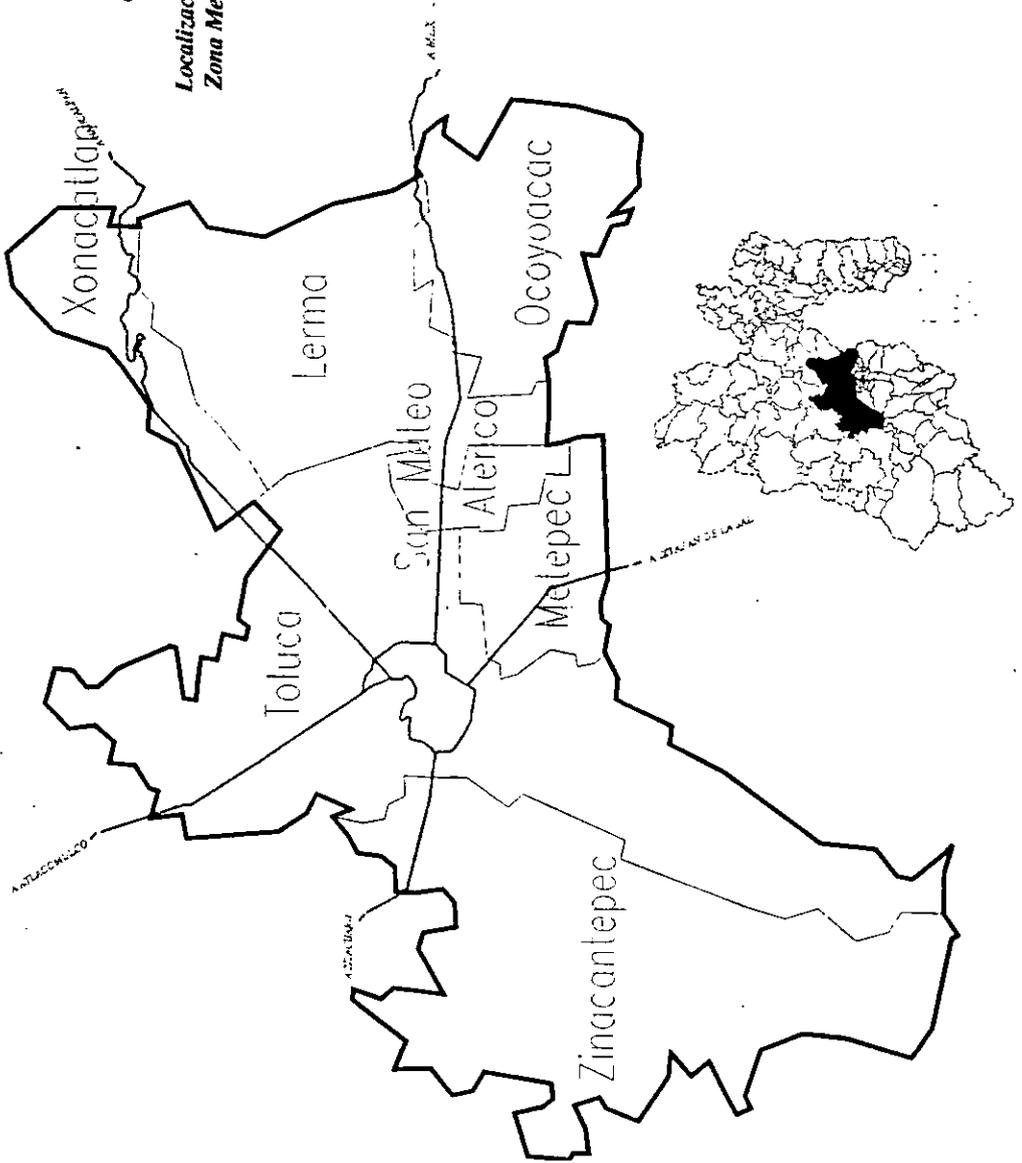
Lerma: 81,192; Metepec : 178,096; Ocoyoacac: 43,670; San Mateo Atenco: 54,089; Toluca: 564,476; Xonacatlán: 36,141, y Zinacantepec: 105,566. Total: 1,063,230 hab. (Estado de México, T.1 Resultados definitivos. Tabuladores básicos, INEGI, 1996)

El sector terciario se destaca por una dinámica actividad, ya que además de los servicios financieros y comerciales, que gravitan en torno a la actividad industrial y agropecuaria, se complementan con las actividades de la administración pública central y los servicios comunales de carácter regional.

Lo que más llama la atención, es el rápido crecimiento y transformación de la ciudad de Toluca, ya que entre 1960, cuando propiamente llega y se instala la gran industria, y 1990, en que se consolida como zona metropolitana, se convierte de una ciudad sin importancia económica y reducido impacto regional, en un centro de difusión de la economía, núcleo de un proceso metropolitano, espacio para la desconcentración de la población de la zona metropolitana de la ciudad de México, y, hacia

Croquis No. 1

Localización e integración de la Zona Metropolitana de Toluca



adelante, componente fundamental de la megalópolis que conforma precisamente con ésta.

Como en la formación de otras zonas metropolitanas del país, en Toluca confluyeron la industrialización, de la mano y protegida por el Estado, y un medio rural principalmente maicero y ejidal, con urbanización a partir de la capital estatal, y las características de una economía agropecuaria y comercial tradicional.

Con la llegada de las grandes industrias se generó el cambio fundamental en la sociedad de Toluca y su territorio, ya que a partir de la implantación del capital industrial, crecieron las clases sociales de los obreros y de los capitalistas o sus representantes, que participaron como los "nuevos" actores de la industrialización y la urbanización de la zona, incorporando la industrialización a miles de trabajadores, incluyendo obreros y empleados, especialmente provenientes de los municipios de Toluca, Zinacantepec y Lerma, así como los grandes flujos que se trasladaron de la ciudad de México; y de otra parte por su impacto en la organización del territorio, en tanto que impulsó las actividades secundarias y terciarias.

Sobre la base de la industrialización y los asentamientos habitacionales en el corredor Toluca-Lerma, se trazó lo que es hoy la parte oriente de la zona metropolitana de Toluca, el primer eje de crecimiento metropolitano que vinculaba a Toluca con Lerma, y al interior, a Toluca con Metepec, San Mateo Atenco, Lerma y Ocoyoacac. Y fue a principios de los ochenta cuando se afianzó el segundo eje de crecimiento metropolitano, hacia Zinacantepec, con la pavimentación de la Calzada Adolfo López Mateos, que es la vialidad de salida hacia Morelia, la más antigua de Toluca, quedando la continuidad urbana, desde Lerma hasta Zinacantepec como los

municipios límite de la zona metropolitana.

Con la industrialización, y a la vez como condición para su desarrollo, se fueron ampliando y especializando los sectores del comercio y los servicios. El crecimiento de la PEA terciaria, con la importante participación de la fuerza de trabajo femenina, ascendió en forma constante entre 1970 y 1990, llegando en este último año a representar una proporción mayor a la industrial, y todavía más alta en la zona metropolitana de Toluca.

La reconfiguración urbana de Toluca durante los sesenta, y la conurbación Toluca-Metepec en los setenta, además de la consolidación de los asentamientos en la parte sureste del municipio, que se incorporaban por medio de la invasión ejidal a las tradicionales zonas del norte, y el crecimiento de la parte oriente por la industrialización, así como la zona poniente en que se desbordó la ciudad hacia poblados del municipio de Zinacantepec, dieron como resultado la metamorfosis de Toluca, que se convirtió en una ciudad importante, y asimismo a la conformación de la zona metropolitana de Toluca, en que esta ciudad es el núcleo urbano principal.

A un nivel descriptivo, se concibe al área o zona metropolitana como aquella unidad territorial que incluye a la ciudad central y su propia área político-administrativa, además de las unidades político-administrativas contiguas que presentan rasgos urbanos similares, en una relación de interdependencia con base en el dominio de Toluca sobre su área contigua.

Como consecuencia de las estrechas y cada vez mayores relaciones entre las zonas metropolitanas de las ciudades de la región central del país,

nucleadas por la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), durante los años ochenta se ha confirmado la existencia de una megalópolis, de la cual forma parte el traslape de las zonas metropolitanas de la ciudad de México y de la ciudad de Toluca, identificando un punto de intercambio de los mercados de trabajo respectivos, lo que permite hablar de una interrelación económica y social de carácter estructural entre ellas.

Las tendencias del proceso de megalopolización, desde la perspectiva de la zona metropolitana de Toluca, indican el continuo acercamiento entre las dos zonas metropolitanas, sobre la base de una división territorial del trabajo determinada por la ampliación del ámbito de influencia de la zona metropolitana de la ciudad de México; pero sin posibilidad inmediata alguna de planeación territorial, asumiendo la ZMT una función de punto mayor para la concentración y centralización de capitales, pero a riesgo de no lograr una correspondencia en el nivel de desarrollo social que se requiere de todo proyecto urbano-regional.

El resultado del estudio se expone en cinco capítulos, el último presenta algunas de las conclusiones, no siguiendo en la ordenación de los mismos la lógica del descubrimiento tal como fue apareciendo al análisis, sino presentando una secuencia a partir del momento económico y productivo previo a la industrialización, hasta llegar a las implicaciones urbanas actuales y futuras de la megalopolización de Toluca, en sus estrechas y cada vez más amplias relaciones con la zona metropolitana de la ciudad de México.

Todo el trabajo dirige la atención hacia lo siguiente:

En el primer capítulo, se propone tomar en cuenta el momento histórico de

la producción agropecuaria en los municipios de la zona metropolitana de Toluca, desde hace siglos vinculada con la ciudad de México, ya que aquella hace mucho que funciona como granero y abasto de la gran metrópolis, en términos de expresión del dominio de las formas del capital pre-industriales y su impacto territorial, lo que nos permite comparar, contrastar e identificar su situación económica predominante con base en la producción primaria como actividad principal, respecto a los cambios registrados con la industrialización. Asimismo, interesa analizar la importancia de la política agrícola en el aumento de los rendimientos, así como la acelerada y constante separación de la fuerza de trabajo campesina hacia las actividades secundarias y terciarias. Asimismo, se analiza la absorción de suelo agrícola para el crecimiento industrial.

En el segundo capítulo, se intentará fundamentar una relación entre la industrialización, que llevó a la división territorial del trabajo y su especialización, y el desarrollo del sector terciario, a través de un recuento general de los cambios derivados de la implantación de la gran industria, destacando el papel del capital industrial, y mostrando de qué manera se impactó a la sociedad tradicional y el territorio donde se asentaron las fábricas, así como el peso de la industrialización en la generación de ciertas clases de rentas del suelo en el territorio. Asimismo, se pondera la política proteccionista y las siguientes estrategias de apoyo industrial que incidieron en una verdadera consolidación de la actividad en el territorio, siendo sin duda el factor determinante de la metropolización, y en general de la irreversible transformación de Toluca y su área conurbada y periférica. La especialización productiva y el afianzamiento de los parques industriales no son más que corolarios de una serie de directrices congruentes con la política federal de sustitución de importaciones, en un primer periodo, y

de la reestructuración económica, a partir de los años ochenta, donde se conjuntaron las estrategias de desarrollo regional y los lineamientos de descentralización de la ZMCM. El impacto en el sector terciario se manifiesta en el importante crecimiento del comercio y los servicios entre 1975 y 1993.

En el tercer capítulo se presenta un análisis de la intervención del Estado en el proceso de metropolización, orientando la reflexión hacia las políticas regionales y urbanas que más influyeron en la conformación de la zona metropolitana. Asimismo, se buscó esclarecer la participación estatal en la creación de las condiciones generales de la producción y de intercambio, así como las condiciones de reproducción de la población, toda vez que en las sociedades capitalistas ha correspondido precisamente al Estado hacerse cargo de esas obras que no asume el capital como su responsabilidad, y que resultan fundamentales para el mantenimiento del capitalismo. La línea analítica para este capítulo fue la reflexión acerca del sentido y significado de la intervención del Estado, en su función central como garante de la reproducción del capitalismo.

El capítulo cuarto aborda conjuntamente a los actores sociales de la metropolización, particularmente a los trabajadores industriales y terciarios, y el proceso de crecimiento urbano de Toluca, su metamorfosis económica y social, hasta convertirse en una metrópolis, y el paso siguiente que la llevó a conformar una importante zona metropolitana, como forma que supera a la ciudad capitalista típica, alterando la organización del territorio urbano-rural a partir de los requerimientos del aparato productivo en la época del neoliberalismo. Se buscó analizar con cierto detenimiento los acontecimientos y etapas de la metropolización, resaltando los aspectos jurídicos, políticos y económicos que entraron en

juego, y que globalmente confluyeron en un hecho metropolitano específico. Mención especial requiere tanto la incorporación de suelo ejidal al crecimiento urbano, como la búsqueda de "regularización" del mismo, y las contradicciones que aparecieron en el largo trecho entre la urbanización debida a la industrialización y la metropolización. Con igual importancia y algún detalle se considera la conurbación ya consolidada entre Toluca y Metepec, así como la tendencia general a la conurbación, en el marco de la urbanización diferencial entre los municipios que integran la zona metropolitana de Toluca.

Finalmente, el capítulo cinco perfila el papel de la ZMT en la conformación de la megalópolis que constituye con la ZMCM, como parte de la tendencia histórica a la gran megalopolización de la región central del país. Esto permite hablar de lo que está sucediendo hacia dentro de la zona metropolitana y sus tendencias urbanas, en su inseparable destino con la zona metropolitana de la ciudad de México; pero, sobre todo, echar un vistazo de la metropolización y la megalopolización desde la particularidad de Toluca. El poder contrastar el momento en que se encuentra el proceso de megalopolización en México con los planteamientos clásicos elaborados a partir de otras realidades y dimensiones, permite considerar con más criterios de lo que se trata con el traslape de las zonas metropolitanas, y en particular las interrelaciones complejas y muy intensas entre las zonas metropolitanas de las ciudades de México y de Toluca, donde la función de la ZMT como centro de desarrollo metropolitano para complementar las funciones de la ZMCM parece ser el futuro asignado por el gobierno central.

CAPITULO 1

EJES ANALITICOS DEL ESTUDIO

1.1 Planteamiento teórico-metodológico de la investigación.

Para llevar a cabo el análisis del proceso de metropolización de Toluca, se decidió integrar la orientación teórica y la metodológica del estudio en una sola unidad analítica, que se expresa en cada uno de los *ejes de análisis del proceso*, como categorías analítico-sintéticas, ya que permiten la descomposición y el examen de cada una de las partes que componen al proceso en su conjunto, así como sus complejas interrelaciones y diferenciaciones, a través de las líneas problemáticas que se definen, y representan recorridos fundamentales en la comprensión-interpretación teórica de la metropolización.

Esa correspondencia de teoría y método, como una conveniencia epistemológica en el abordaje de los procesos territoriales, se propone lograr aquí con la identificación de los ejes analíticos, que funcionan como una mediación entre lo teórico y lo empírico, pero ante todo se busca que a través de esos ejes se puedan seguir los caminos que han llevado a la conformación de la zona metropolitana de Toluca como un proceso social-territorial, de tal manera que como líneas de trazo del análisis posibiliten encontrar una lógica de la metropolización. Es decir, de qué manera concebir a la metropolización como proceso; y los procesos que se ponen de manifiesto en la conformación metropolitana.

Para poder llegar a los ejes de análisis, es necesario primero un planteamiento que responda a la pregunta desde lo teórico-conceptual acerca de la metropolización, lo que presupone tratar con los procesos

socio-territoriales. En este nivel se realiza un corte epistemológico con otras concepciones disciplinarias de los procesos territoriales, dejando el contexto teórico indicado para acceder a una síntesis que nos de las bases del pensamiento a seguir para el estudio de la metropolización.

Dentro de la investigación urbana reciente en México, los planteamientos de Pradilla y otros investigadores afines han abierto una corriente de estudios territoriales de orientación marxista, sobre la base de las críticas a Castells (1971), Lojkine (1979) y Topalov (1979), y desarrollando una amplia propuesta para ir aplicando el análisis marxista en los procesos territoriales, y ha llamado la atención acerca de la necesidad de recuperación y sistematización de las aportaciones del materialismo histórico al análisis territorial en forma creativa, a partir de la aplicación de categorías intermedias, que permitan el estudio teórico de procesos socio-territoriales particulares.

La forma dominante de la ciudad capitalista, o sea, la ciudad industrial, comercial y política surge por las necesidades del capitalismo de transformar al campo y someterlo a los requerimientos y la dominación de la industria, obteniendo la fuerza de trabajo para su expansión constante y acelerada. Por ello, se apresura el ritmo de la urbanización, generando la concentración del capital y sus principales relaciones de producción en las grandes ciudades, que van absorbiendo a los pequeños asentamientos periféricos, enlazándolos en la trama de las condiciones generales, a la vez que se va dando la concentración de los asentamientos dispersos. (Pradilla, 1984: 181)

Asimismo, Pradilla analiza las zonas metropolitanas y de alcance megalopolitano como una de las tendencias actuales en las sociedades

capitalistas, especialmente en los polos hegemónicos, en los cuales el propio desarrollo capitalista "va negando la forma dominante que había producido: la ciudad, la que, al expandirse, al negar la dispersión originaria, al ir articulando en sus redes todos los componentes del sistema,...va dando lugar a una trama, a un sistema..." de soportes materiales de la formación social capitalista (complemento a la cita del autor, José Aranda S.) (Pradilla, 1984: 181)

Esta referencia de Pradilla a las zonas metropolitanas y megalopolitanas, como verdaderos sistemas de soportes, en los cuales efectivamente queda negada la ciudad capitalista como venía funcionando, plantea que esa negación de la ciudad implica a la vez suprimir y conservar en el análisis, lo que finalmente equivale a superar, pero no eliminar. Es una negación intelectual, para dar paso a una categoría que, englobando a la ciudad, exprese la forma territorial denominada zona metropolitana.

Lo anterior ha sucedido ya que la ciudad crece en todas direcciones como resultado del desarrollo del capitalismo en la agricultura, la industria y los servicios, y debido a la concentración de las funciones administrativas de esos sectores económicos, pero sobre todo por la transformación de su organización territorial, que se define según los requerimientos de la industrialización.

Y ese crecimiento sin límites de la ciudad para favorecer la industrialización y la terciarización, con los impactos en la valorización y segmentación del suelo por las rentas urbanas, pronto llevó a la formación de nuevas áreas habitacionales fuera de la ciudad, pero dentro del área de los municipios periféricos, para personal que labora en ella, como una forma de ampliación de su área de asentamiento sobre territorio colindante. Entonces se da un intercambio entre lugares de residencia y de

trabajo al interior de la zona metropolitana, en una organización territorial donde las funciones urbanas van siendo también realizadas por los territorios periféricos, sobre todo proporcionando éstos suelo habitacional para el crecimiento metropolitano.

Esa negación de la ciudad en tanto ámbito territorial fundamental del capitalismo que se observa en los procesos metropolitanos, expresa la necesidad de superarla como forma óptima para el desarrollo capitalista, en la medida que la nueva forma urbana responde adecuadamente a los requerimientos del aparato productivo, donde el capital industrial funciona como el principal organizador de la economía, y el capital financiero, como resultado de la unión del capital industrial y el capital bancario, impone su dominio en el territorio, supeditando a sus lineamientos la dialéctica de otras formas del capital que inciden en el proceso territorial.

La zona metropolitana altera el esquema de ordenación territorial de la ciudad, como espacio relativamente reducido de asentamiento fuertemente concentrado en el que se llevan a cabo determinadas actividades predominantes, ya que a partir de la ampliación del mercado de trabajo las áreas contiguas participan en las funciones urbanas. Particularmente, cada unidad urbana que compone la zona metropolitana registra un elevado porcentaje de población ocupada en los sectores secundario y terciario, lo que antes únicamente sucedía en el núcleo central.

Asimismo, como superación de la ciudad, la zona metropolitana se integra por medio de la conurbación, incluyendo así a la ciudad central y su área político-administrativa a través de la unión física. Precisamente por integrarse con una ciudad y su área de influencia, la zona metropolitana se

conforma por la superposición de diversos esquemas de crecimiento que se van adicionando en períodos relativamente breves; donde los subcentros periféricos tradicionales pasan a incorporarse a la metropolización, a partir de cierta concentración de las funciones urbanas.

Como territorios que soportan actividades económicas, en las zonas metropolitanas se da un acelerado ritmo de crecimiento y expansión física, con una división del trabajo caracterizada por la especialización de las actividades en las diferentes unidades metropolitanas (municipios, sobre todo sus áreas urbanas), con base en un proceso diferencial de crecimiento, pero con una tendencia general hacia la conurbación entre ellas a partir de Toluca.

La industrialización transformó el territorio tanto de la ciudad central como de los municipios que integran las zonas metropolitanas, ante todo porque generó el asentamiento y concentración de las clases sociales capitalistas, participantes en el proceso productivo y de intercambio; y en lo relativo a la apropiación del suelo, por la compleja dialéctica de las rentas del suelo, que bajo la tendencia a la valorización del mismo, a través de las rentas urbanas, crea contradicciones territoriales, segmentación socio-territorial y en general la lógica del capitalismo en el crecimiento urbano.

El acelerado crecimiento poblacional de las zonas metropolitanas provocado por la ampliación del mercado de trabajo, se ha nutrido en gran medida por los importantes y constantes flujos migratorios a la zona atraídos por la industrialización y sus repercusiones urbanas. Asimismo, aparece como constante en la metropolización: el rápido crecimiento de las capas medias, que aumentan su presencia en el conjunto metropolitano,

que al contar con mayor posibilidad de acceso al suelo urbano, tanto central como periférico, contribuyen a la ampliación de la ocupación urbana en el territorio.

La terciarización de las actividades, así como de la misma urbanización, va orientando el crecimiento urbano, generando nuevos centros y puntos comerciales y de servicios, y sobre todo especializando las funciones urbanas, precisamente en el comercio y los servicios, ampliando considerablemente la ocupación terciaria, especialmente en las áreas urbanas de las zonas metropolitanas, y dinamizando la economía metropolitana por la amplitud de esas actividades.

Paralelamente con la terciarización, la zona metropolitana crece también como centro masivo de consumo que supera los límites de la ciudad, funcionando como centro de servicios de nivel regional. De hecho, la tendencia a la terciarización, observada tanto a nivel nacional como en la región central del país y en la zona de estudio, es también un proceso irreversible y condición para el desarrollo de las zonas metropolitanas, en la medida que los espacios para la realización de las actividades respectivas no sólo crecen en forma importante, sino además porque la rentabilidad del suelo en términos de constructibilidad comercial se impone en la lógica de la organización territorial.

La zona metropolitana, como superación de la ciudad capitalista, o bien como forma avanzada de la misma, representa no sólo una mayor concentración de capital y fuerza de trabajo en un territorio en constante crecimiento, sino también la división territorial del trabajo a su interior, con las áreas de producción y de comercialización incluidas en la misma unidad territorial, con lo que la relación ciudad-campo queda incorporada

en el territorio metropolitano, no eliminando las contradicciones urbano-rurales pero si incorporándolas en la dialéctica de la reproducción social, en un conjunto territorial caracterizado por la interpenetración de las unidades que lo componen, a partir del dominio de la ciudad central sobre la periferia.

Ejes analíticos

Como líneas de trazo teórico-metodológico, los ejes analíticos tienen el cometido de seguir al proceso de metropolización por sus vertientes principales; aunque seguramente a un nivel general, identificando las discontinuidades que se encuentran en el mismo, y los distintos niveles de análisis particulares que corresponden a esas vías de paso reflexivo.

Asimismo, los ejes analíticos señalan las técnicas adecuadas que han de aplicarse en cada caso, a fin de captar su lógica interna, y a la vez los encadenamientos con los otros caminos del análisis. Sobre todo, nos orientan a las preguntas que apuntan a la división lógica del proceso, para posteriormente poder re-construirlo, a la vez que reflexiona sobre los criterios de periodización seguidos, planteando escalonamientos y, en conjunto, el cuadro en que pueden determinarse continuidades de los acontecimientos.

En otros términos, los ejes analíticos aparecen como las primeras "capas superficiales" del análisis, a través de las cuales avanzar hacia otras más profundas, que determinan a las primeras, delimitando ciertos dominios del análisis, como clasificaciones de hechos que sólo en conjunto y en sus complejas interrelaciones pueden configurar el discurso del objeto llamado metropolización.

Como ejes o líneas fundamentales para llevar a cabo el análisis de la metropolización de Toluca, se consideran: la lógica del capital en el territorio; el suelo y el mercado inmobiliario; la intervención del Estado, los actores sociales de la metropolización, y la urbanización metropolitana, todo ello en su compleja interacción:

La lógica del capital en el territorio

Lo característico del capital no es otra cosa que el acoplamiento de la fuerza de trabajo con los instrumentos de producción que encuentra, y los aglomera bajo su imperio, dice Marx. Esa es su verdadera acumulación: de masas de trabajadores en determinados puntos con sus instrumentos productivos. Por ello, el capital requiere y elige determinados territorios y puntos específicos para generar el proceso de valorización; aunque su lógica es tal que, como afirma Marx, ...” se forma rápidamente un mercado interno a través de la aniquilación de toda la industria campesina accesoria, y así puede decirse que HILA y TEJE para todos, a todos viste, etc. ... en suma, otorga la forma de valores de cambio a todas las mercancías antes creadas como valores de uso inmediato, un proceso que se deriva por sí mismo de la separación de los trabajadores con respecto al suelo y a la propiedad de las condiciones de producción”. (Marx, 1976: 528)

Con la acumulación de capital se desarrolla el régimen específicamente capitalista de producción, y el régimen específicamente capitalista de producción impulsa la acumulación de capital. Pero el capital no se detiene en su acumulación y concentración, tiende a la centralización, que se distingue de aquella en que únicamente presupone una distinta distribución de los capitales ya existentes y en funciones; en que, por lo tanto, su radio de acción no está limitado por el incremento absoluto de la riqueza social o por las fronteras absolutas de la acumulación.

Se trata de que el capital adquiere, en una sola mano, grandes proporciones porque allí se despliega en muchas manos. Como la lucha por la competencia capitalista se libra mediante el abaratamiento de las mercancías, y esta depende del rendimiento del trabajo y este a su vez de la escala de la producción, los grandes productores capitalistas desalojan a los más pequeños. (Ibidem)

Ahora bien, la producción capitalista, por sus propias necesidades de acumulación y concentración, encuentra en la creación del crédito, que en sus comienzos no aparece tan fundamental en la acumulación, una verdadera arma en la batalla por la competencia, y finalmente un enorme mecanismo social de centralización de capitales, ya que, paralelamente con la producción y acumulación capitalista, y en idénticas proporciones, se desarrollan la concurrencia y el crédito, como sus palancas más importantes.

Como la línea de análisis relativa a la lógica del capital en el territorio, se plantea considerar en primer lugar el papel del capital industrial en la transformación del territorio, debido a que su función principal es la creación de plusvalía y no sólo su apropiación, lo que condicionó el carácter capitalista de la producción, y la contradicción entre capitalistas y obreros asalariados, así como otro conjunto de contradicciones entre diferentes estratos sociales urbanos y no urbanos que se expresa en el territorio.

“El capital industrial, en cuanto se va apropiando de la producción social, impulsa el cambio en la técnica y la organización social del proceso de trabajo, llegando a transformar la vida económica en el territorio, en la medida que su ciclo no incluye solamente la unidad del proceso de circulación y el proceso de

producción, sino la unidad de sus tres ciclos: como capital en dinero, capital en mercancías y capital productivo, que en realidad son formas funcionales específicas del capital industrial, formas que va tomando el capital industrial sucesivamente. El capital que a lo largo de su ciclo global reviste y abandona de nuevo esas formas, es el capital industrial. Su acción se amplía a todas las actividades y las llega a dominar en su lógica de explotación capitalista". (Marx, 1976; T.1: 51 y 92)

Esa dominación del capital industrial sobre las otras formas del capital en el régimen de producción capitalista, lleva a que el capital comercial deje de tener una existencia propia e independiente, para convertirse en un aspecto especial de la inversión de capital en términos generales, actuando como agente del capital industrial, en la medida que el producto se elabora siempre como mercancía, y la función comercial consiste en servir de medio al cambio de mercancías, con lo que la producción queda totalmente controlada por el capital, que acelera su circulación y valoración por intermedio del capital comercial. (Marx, 1976; T.III: 297)

La centralización de capitales opera en forma de capital monopolista, en condiciones en que todo el desarrollo de la agricultura se retrasa irremediabilmente con respecto al de la industria. La fusión de los bancos y la industria se ve completada con la integración de unas y otras sociedades con el Estado; y a ese capital bancario que se convierte de hecho en capital industrial, es lo que se conoce como capital financiero. Pero lo que más interesa destacar es cómo esa fusión del capital industrial, que así se designa por abarcar todas las ramas de producción explotadas sobre bases capitalistas, y el capital bancario, logra la unificación del capital en funciones, o sea, la reunión de los sectores;

antes separados, como capital industrial, comercial, bancario. Esto representa una verdadera potencia para la acumulación, ya que el capital financiero puede participar en todas las actividades realizadas sobre bases capitalistas, acelerando el avance de la producción en el territorio, e imponiendo condiciones económicas generales donde intervenga como capital de financiamiento. (Ver Brunhoff, 1975: 125 y 175)

Esa función de integración y centralización de capitales resulta fundamental sobre el territorio, ya que es precisamente en su forma de capital financiero, como una fracción del capital puede separarse del capital industrial y del comercial, para dedicarse exclusivamente al financiamiento del proceso de reproducción para el capital en su conjunto. Así, las relaciones entre las formas del capital, (capital dinero, capital-productivo) se convierten en relaciones entre fracciones capitalistas. Por ello, el capital financiero participa directamente en el desarrollo agropecuario nacional y sobre todo en la industrialización, y terciarización de la economía, expresándose en la concentración de los capitales a través de las instituciones bancarias privadas, y la función esencial del crédito en ese financiamiento.

Esa expresión de la dialéctica de las formas del capital en el territorio es analizada en esta investigación a través de las formas de producción predominantes en cada etapa del desarrollo del capitalismo, abarcando la producción agropecuaria y la industrialización, así como las relaciones de ésta con el comercio y los servicios.

El hecho es que la relación entre las distintas formas del capital también es conflictiva, presentándose determinados períodos de dominación del capital industrial sobre el bancario o viceversa, pero que bajo la forma del

capital financiero quedan encubiertas las diferentes relaciones monetarias, apareciendo únicamente estructuras financieras cuya vocación es el financiamiento de la acumulación según esas diversas modalidades.

El control que llega a ejercer el capital financiero sobre el capital de circulación "le confiere un enorme poder de decisión sobre los proyectos de adecuación de terrenos, y por lo tanto sobre el crecimiento urbano, su forma y extensión". (Pradilla, 1987: 35)

Particularmente, el capital financiero tiene una función dominante en el proceso de la vivienda, participando tanto como capital financiero promocional, a cargo de los organismos estatales de vivienda, y el cual irradia en las dos vías del financiamiento directo a la construcción o crédito al consumo: al capital promotor o constructor privado. Con ello, abarca la canalización de créditos hacia un sector económico que participa en el moldeamiento del territorio, ya que el capital inmobiliario interviene directamente en la construcción de la vivienda, cuya demanda aumenta con la industrialización y el crecimiento urbano que ésta genera.

Por ello, la conformación metropolitana requería la intervención del capital financiero en la producción de la vivienda, ocupando así ese capital inmobiliario una función primordial en el considerable aumento de las zonas habitacionales, localizadas en todo el territorio, haciendo posible la expansión urbana.

El suelo y el mercado inmobiliario

La participación del capital financiero resultó fundamental en el mercado

de suelo urbano y edificios.

El capital financiero al actuar en el mercado de suelo urbano y edificios, lo hace a través de dos formas principales: "1) incorporación del capital monetario que ingresa al ciclo productivo o a la órbita de la circulación; 2) integrándose a los capitales especulativos que se valorizan a través de la extracción de rentas monopólicas y diferenciales. Generalmente la ganancia bancaria se nutre de las dos formas indicadas ". (Iracheta, 1984: 162)

En el sentido de su incorporación," el capital financiero se concretiza como capital crediticio y su valorización se fundamenta en la obtención de la tasa de interés. El capital de préstamo interviene en la órbita de la producción inmobiliaria financiando directa o indirectamente a las empresas constructoras y en la esfera de la circulación, vía créditos al consumo". (Ibidem)

La función principal del capital bancario crediticio en el mercado inmobiliario es la reducción del tiempo de rotación del capital a través de la financiación anticipada del consumo. En las dos posibilidades incide en el aumento de la tasa de ganancia en las dos fracciones del capital que directamente participan en el mercado de suelo urbano y edificios. Sólo a partir de esta ganancia acrecentada es que puede comprenderse la intervención del capital crediticio y el pago del interés bancario. (Ibid, 163)

Ahora bien, la tasa de interés inmobiliario se encuentra estrechamente relacionada y determinada con la tasa de ganancia industrial y de la renta del suelo obtenida por el capital inmobiliario. Recordemos que "el capital inmobiliario se valoriza sobre todo a partir de la generación de rentas del suelo diferenciales y monopólicas. Asimismo, la tasa de ganancia bancaria, realizada por vía del cobro del interés inmobiliario, se sustenta en estas dos formas de valorización del capital: productiva y especulativa". (Iracheta, 1984: 163)

Lo importante a resaltar es el hecho de que en sus diversas modalidades de actuación, el capital bancario participante en el mercado del suelo y edificios, interviene haciendo más acelerado el proceso de control capitalista monopólico en el suelo urbano, a cargo principalmente del capital de promoción inmobiliario.

Lo anterior ha influido en el incremento de las rentas monopólicas y diferenciales del suelo, con su máxima expresión: " el encarecimiento del suelo urbano y su no acceso a la mayoría de la población. Esto conlleva un mercado paralelo e informal, sin regulación ni legalización de la propiedad privada legalizada (Iracheta, 1984: 164)

Definitivamente, la participación del capital bancario ha sido condicionante de la problemática actual del suelo urbano y la vivienda, ya que ha promovido la concentración de capitales que confluían en el mercado inmobiliario. Es claro que el crecimiento del mercado capitalista del suelo, a partir de la ganancia especulativa, ha llevado a un control cada vez mayor de unos cuantos propietarios y empresas, de grandes territorios con vocación urbana. El hecho es que "el retiro temporal del mercado de esas tierras permite la obtención de rentas monopólicas a través del encarecimiento exorbitante del suelo. Esto ha conducido a la marginación absoluta de sectores mayoritarios." (Ibid, 169)

Finalmente, en cuanto a las necesidades de suelo y vivienda, dado el carácter eminentemente mercantil del suelo urbano y la vivienda, la capacidad de acceso de estos bienes se encuentra directamente relacionada con el ingreso de la población trabajadora. En el caso que nos ocupa, aparece como una limitante para el asentamiento de la clase obrera, garantizando únicamente el suelo y la vivienda a un contingente de

obreros que la industria requería, como condición para su instalación en el corredor Toluca-Lerma.

La intervención del Estado

La participación del Estado en el proceso de metropolización ha sido fundamental, por su función determinante en el moldeamiento del territorio, sobre todo en la creación de los marcos jurídicos y administrativos para la inversión privada en el territorio; así como el acondicionamiento del territorio a través de la inversión pública en infraestructura y servicios para hacer viable la inversión privada; y en lo relativo a la apropiación del suelo y su regulación, donde el estado interviene ordenando y legalizando la apropiación del suelo para la expansión urbana.

Para poder acceder a la caracterización conceptual de la intervención del Estado como eje de análisis de la metropolización, se requiere una reflexión teórica inicial y básica acerca del Estado y su intervención en el proceso socio-territorial, como paso necesario para aplicar las categorías de los ejes a los datos recabados, a partir de lo cual se estará en condiciones de problematizar el proceso, y encontrar su sentido y significación en sus tendencias actuales.

Lo primero es considerar que el Estado Mexicano interventor en la época de 1960 a 1990, presentó la forma de lo que se ha llamado el Estado del Bienestar, que actuó a nivel mundial durante veinticinco años, hasta el inicio de los setenta, logrando importantes éxitos, ya que aseguraba un cierto nivel de vida, el empleo, los servicios sociales básicos- salud, educación, jubilación- , incentivando el mercado y la producción,

fomentando la estabilidad social, y defendiendo y asegurando el consenso entre las fuerzas sociales participantes en cada sociedad particular. (Picó, 1987: 2)

Los cambios provocados por el Estado del Bienestar llegaron a influir no sólo a la distribución de la renta y a la acumulación del capital sino además a la productividad del trabajo y a otros estándares alcanzados en ese largo período.

En el caso de México, es a partir de los sesenta cuando se alcanza el Estado de Bienestar, y la intervención del Estado se despliega selectivamente en la economía y la sociedad regionales, contribuyendo al desarrollo capitalista desigual y combinado a escala nacional. (Ver Soria y Farfán, 1990: 145-148)

Dentro de las principales teorías acerca del Estado contemporáneo, que resultan pertinentes para el caso de estudio, en una visión general pueden distinguirse las siguientes: (Ver Azuela y Duahu (1987: 48)

La teoría Instrumentalista, representada por Miliband (1970), que concibe al Estado como relativamente autónomo, como un medio de dominación de la clase capitalista.

La teoría Estructuralista, con Poulantzas al frente, 1969, aceptando una cierta autonomía relativa del Estado, por la relación estructural de las instancias económica y política en el modo de producción capitalista.

Por su parte, la teoría Sistémica, en las voces de Offe (1984) y Habermans (1976), plantea un Estado con carácter autónomo, garante de los intereses

colectivos de todos los miembros de una sociedad de clase dominada por el capital.

Mientras que la teoría Neoweberiana, con Pahl (1977), argumenta la concepción del Estado como autónomo, corporativo, con un creciente papel directivo respecto del proceso privado de acumulación.

En este marco global de las principales orientaciones teóricas, es necesario señalar algunas generalidades de cada orientación, para contar con un cuadro comparativo que lleve a destacar las ideas acerca de los procesos propios de la acción estatal:

En cuanto a las perspectivas Instrumentalista y Estructuralista, que conciben al Estado como un aparato que goza de "autonomía relativa" respecto a la clase dominante, ambas de origen neomarxista, consideran a la sociedad civil estando articulada alrededor de dos clases fundamentales: la burguesía y la clase obrera, estructuralmente definidas con categorización de la economía política.

La función principal del Estado, estructuralmente determinada, es la de asegurar la reproducción de la explotación de clase, participando como garante de los intereses del conjunto de la clase capitalista, o sea, como auténtico capitalista colectivo, que sin embargo no actúa como tal.

Ese desempeño como asegurador de los intereses colectivos comunes de los capitalistas es lo que explica en las dos orientaciones, la autonomía relativa del Estado respecto a la clase en el poder.

Sin embargo, a pesar de las coincidencias entre la teoría Instrumentalista

y la Estructuralista en lo relativo a la autonomía relativa, difieren marcadamente en sus planteamientos sociales, ya que mientras en la teoría estructuralista se elude la problemática del sujeto, la instrumentalista elabora su análisis a partir de los sujetos sociales que ostentan el control de las instituciones del estado. (Azuela y Duahu, 1987:49)

El Estado capitalista resulta enteramente funcional para la reproducción de las relaciones capitalistas de producción.

En relación con las orientaciones sistémica y neoweberiana, además de que aceptan la autonomía relativa respecto a la sociedad civil, problematizan un conjunto de procesos sociales que las teorías antes mencionadas daban por resuelta.

Así, la teoría sistémica pregunta cómo es posible que un no capitalista - las instituciones estatales-, puede llegar a operar en forma compatible con las necesidades de la reproducción del capital (Ver Offe, 1984), lo que resulta en pactos precarios y contradictorios, es decir, no está garantizada la coexistencia entre los requerimientos de la acumulación de capital y de las acciones estatales.

Para los neoweberianos, en el marco de la cada vez mayor intervención estatal en las sociedades capitalistas contemporáneas, el único camino para determinar la acción de clase del Estado, es indagarlo empíricamente en cada caso.

Para los propósitos de la presente investigación, se asume que los planteamientos de las orientaciones Instrumentalista y Estructuralista en

cuanto a la función del Estado, así como la concepción de Offe, permiten lograr la problematización de los datos registrados para dar cuenta de la metropolización de Toluca, por lo que se considera que el Estado tiene como principal cometido la reproducción del sistema capitalista en su conjunto, y sus acciones particulares tienden por sobre todo a ese objetivo central.

Ahora bien, en el caso que nos ocupa, igualmente importante ha sido la acción del Estado en cuanto a política agropecuaria, que al propiciar el desarrollo del capitalismo en la agricultura incidió en la importante separación de la fuerza de trabajo campesina en favor de las ocupaciones secundarias y terciarias; así como en la "incorporación" de suelo agrícola para el crecimiento urbano.

Por su parte, la política regional que el Estado aplicó desde los años treinta para el desarrollo de ciertas regiones del país favoreció a la región central, y dentro de ella al territorio de la zona metropolitana de Toluca, sobre todo a través de inversiones para la industrialización, en el marco de la desconcentración de la ciudad de México; y como un segundo momento de su expansión territorial, en la perspectiva de conformar a la región central como el territorio motor de la economía y la población en el país, a partir de la industrialización localizada. En ese sentido, la región central se perfilaba como ampliación de su ámbito de influencia y por ello territorio para la desconcentración a corta distancia.

Asimismo, el Estado mantuvo una política de protección industrial, desde 1931 hasta 1982, con incentivos y facilidades fiscales, básicamente para la gran industria, lo que favoreció la implantación industrial desde mediados de los años sesenta y hasta los ochenta. La política de

como mecanismo para acelerar el desarrollo del capitalismo, en la medida que la producción industrial fue favorecida y alentada, pero sobre todo porque impulsó la implantación industrial en la zona Toluca-Lerma, a través de una serie importante de disposiciones y acciones de incentivo tributario. Con su participación en la protección industrial el Estado daba preferencia a la instalación de la gran industria, en su mayoría de capital extranjero, así como a la localización específica de las empresas en zonas acondicionadas para ello. De esta forma, la orientación del proceso productivo hacia la industrialización se veía reforzada y garantizada por la intervención del Estado, que asumía la función de promotor industrial y protector de su desarrollo.

Además, el Estado se encargó de crear las condiciones generales de la producción; aunque muy parcialmente apoyó la creación de las condiciones de reproducción de la población, entre las que está la salud pública, desde luego en favor de la industrialización.

Los actores sociales de la metropolización

El crecimiento de la población asentada en la ZMT en los últimos treinta años, es sobre todo la expresión del movimiento de la fuerza de trabajo hacia las zonas en que se amplía la oferta laboral urbana, suministrando la mano de obra requerida para la industrialización y los cambios que produce ésta en el sector terciario, o bien recomponiéndose a partir de los actores existentes, como fue el caso de los campesinos de la zona que se convirtieron en fuerza de trabajo fabril.

Cuando se plantea que los Actores Sociales sean un eje analítico para problematizar la metropolización de Toluca, se está haciendo uso de

categorías elaboradas por la Sociología de la Acción Social, con antecedentes en la Sociología Comprehensiva de Max Weber y en la Teoría de la Acción Social de Talcott Parsons; pero que pueden resultar no excluyentes o contradictorias con el enfoque marxista de las clases sociales, en la medida que los actores no actúan fuera de las relaciones sociales de producción, permitiendo a la vez caracterizar la posición social de esos conglomerados, lo cual les determina una ubicación en la segregación socio-territorial.

Así, dentro de la Sociología de la Acción Social, que replantea el objeto de estudio y la metodología de la investigación sociológica, a través de un proceso de desconstrucción del discurso, que es el discurso de la clase dominante, y la Reconstrucción de un discurso del sujeto en acción, queda establecido que lo propio de la acción social es analizarse siempre en función de relaciones sociales desiguales, en donde la marca es el poder, la dominación, la influencia, autoridad; pero donde las relaciones sociales no quedan del todo completamente en apertura. (Ver Touraine, 1987: 102).

De ahí que la organización social puede entenderse de otra manera, es decir, como resultado de relaciones conflictivas entre fuerzas sociales que luchan por asegurarse el control de los modelos según los cuales se organiza la sociedad, en forma normativa. Por ello, en el centro del análisis de la acción social, están los actores sociales, que se definen por generar situaciones de conflicto actual o virtual, representando alternativas de organización e institucionales de la vida colectiva. Esto es lo más significativo de la concepción de los actores sociales, que se encuentran ya de suyo comprometidos con los valores compartidos por el conjunto social, pero en conflicto por su manejo.

Ahora bien, como ya se apuntó, en esta investigación no se considera que los actores sociales se definan al margen de las clases sociales, sino que se les reconoce por la posición específica que asumen en el devenir de la historicidad como capacidad de las sociedades de engendrarse a sí mismas, y en las cuales los conflictos son parte de la existencia socio-territorial.

En esa medida, los conflictos por la apropiación del suelo, la vivienda, servicios y en general por los satisfactores de la vida urbana, están ya implícitos cuando se considera a la clase obrera como un actor social que aparece plenamente en la escena territorial, frente a otros actores sociales que igualmente demandan sus propios intereses.

Desde la perspectiva de establecer los ejes para llevar a cabo la problematización del proceso metropolitano, presentar a los actores sociales del mismo permite operar con una mediación conceptual entre la determinación general de la teoría de las clases sociales y la determinación particular de la situación de los protagonistas y a la vez objeto de los cambios territoriales que forman parte de la metropolización.

Este último punto es necesario aclararlo para delimitar el alcance del concepto de actor social.

El ángulo a través del que interesa analizar a los actores sociales, no es el de identificar aquellas acciones que favorecieron o hicieron posible todo el conjunto de acontecimientos que acompañaron a la metropolización, sino establecer que la conformación metropolitana estuvo asociada con la constitución de la clase obrera como actor social,

como fuerza conflictiva, que asimismo está ya inmersa en el modelo social que se impulsa con la industrialización, y por lo cual su presencia es de lucha virtual y oposición respecto a otros actores que también participan en las relaciones sociales, e igualmente se asientan o movilizan en el territorio de la zona metropolitana.

Los nuevos actores sociales, registrados en el crecimiento poblacional de 1960 a 1990, en particular la población que trabaja en torno a la industria y, sobre todo a partir de los ochenta, los que laboran en el sector terciario, generaron un asentamiento urbano muy importante, creciendo la ciudad en más de 22 colonias y 1,200 hectáreas; pasando la población de Toluca de 89,396 habitantes en 1960, a 487,612 en 1990, lo que significa una tasa de crecimiento de 8.0% entre 1980 y 1990.

Como participantes en los cambios económicos, sociales y propiamente territoriales, las distintas personificaciones que toma el capital en las clases sociales y estratos del capitalismo, son llamadas a conglomerarse en torno a la gran industria y los servicios urbanos, para actuar como fuerza de trabajo y asentamiento urbano. Este es el carácter de la actuación que aquí se registra, no en cuanto a su manifestación de movimiento social, sino como partícipe de la constitución de la metropolización como proceso social-territorial, el cual responde precisamente a la dialéctica de los intereses sociales expresados en la organización del territorio.

Partiendo de que el único sujeto en el capitalismo es precisamente el capital, (Ver Robles, 1994:12) denominamos actores sociales a los grandes grupos que asumen determinadas funciones en el proceso global de reproducción social, ocupando por ello un lugar físico en el conjunto

metropolitano, determinado éste por un peldaño político-económico en el sistema social de producción imperante. Es decir, se consideran actores sociales en la medida que su comportamiento laboral y su modo de vida se inscriben en el proceso global de metropolización.

Así, como actores sociales, los ejidatarios radicados en los municipios que componen la zona metropolitana de Toluca se han encargado de la producción agropecuaria desde los años del reparto agrario, actividad económica que tanto la vincula con la zona metropolitana de la ciudad de México desde tiempos ancestrales; y quienes tuvieron una descomposición o descampesinización a partir de la llegada de la gran industria, disminuyendo drásticamente y aceleradamente la proporción de población ocupada en el sector primario.

Los obreros y empleados industriales así como los capitalistas y sus representantes que activaron y mantienen el funcionamiento de las plantas industriales, tanto las grandes como las pequeñas, han sido los actores principales de la metropolización, que conjuntamente con los trabajadores de los servicios componen la mayoría de la población metropolitana, asentada sobre todo en las ciudades de Toluca y Metepec, y en menor grado en todas las cabeceras municipales de los otros municipios de la zona metropolitana.

La urbanización metropolitana

El carácter metropolitano de la urbanización en México es el otro eje analítico que nos permitirá comprender la conformación de la zona metropolitana de Toluca, en la medida que constituyó un rasgo general y determinante del proceso socio-territorial en el país, y particularmente

dentro de la región Centro. (Ver Garza, 1989: 1-17)

En primer lugar, se plantea que en el marco del subdesarrollo (o antidesarrollo) la urbanización se distingue por mantener y acentuar su típico patrón de alta primacía urbana, así como las grandes carencias sociales y de infraestructura de sus ciudades. Esto fue así en Toluca, y su difícil relación con la ciudad de México.

Un aspecto complementario se refiere al acelerado crecimiento poblacional que favoreció un aumento significativo del número de ciudades, en donde la jerarquía urbana resultante se caracterizó por la creciente relevancia de la ciudad de México.

Hasta antes de la crisis, la expansión económica de la ciudad de México estimuló el crecimiento acelerado de las ciudades a su alrededor, configurando un subsistema urbano altamente centralizado; aunque desarticulado entre sí (Cuernavaca, Pachuca, Toluca). Así, en casi 50 años de urbanización acelerada, entre 1940 y 1988, surgieron 219 nuevas ciudades para conformar un sistema de 274 urbes hacia finales de los ochenta. En ese lapso la población urbana aumentó en 48.7 millones de personas, para llegar a más de 52 millones. (Garza, 1989: 14)

En las postrimerías del Siglo XX, como consecuencia de la acelerada urbanización, se mantiene en el país un sistema urbano muy concentrado, que implica la centralización territorial de la población y las actividades económicas. Esto ha significado un desarrollo económico polarizado, en el que la excesiva concentración de la inversión pública obstaculiza el aprovechamiento de los recursos y la fuerza de trabajo en varias regiones enteras del país. Es decir, la centralización de capitales en unos cuantos

puntos impide el desarrollo en la mayoría del territorio nacional.

Asimismo, el crecimiento de las actividades secundarias y terciarias, impulsadas desde la ciudad de México hacia las entidades federativas de la región central, al no requerir éstas directamente de tierra como insumo ni de la dispersión de la población como sucede con las actividades primarias, rápidamente se fueron concentrando en las ciudades, en donde el Estado se encargó de crear las Condiciones Generales de la Producción, dando lugar a un proceso irreversible y de acelerado aumento de esos sectores económicos, precisamente a costa del sector rural. Paralelamente, el éxodo rural-urbano de la fuerza de trabajo que originó este proceso contribuyó al desarrollo urbano, ya que la migración fue un componente sin el que difícilmente ocurriría la ~~urbanización~~

metropolización.

Es así que la urbanización de alcance metropolitano se fue extendiendo hacia otros centros de población que mantenían una estrecha relación con la zona metropolitana de la ciudad de México, o que habían ya logrado la concentración de capital y de fuerza de trabajo requeridos, formando nuevas zonas metropolitanas que hacia 1980 llegaban a 26 en todo el país.

La urbanización metropolitana en la región centro se consolidó hacia los años ochenta, caracterizando así su rasgo de crecimiento acelerado de población en las zonas metropolitanas, y éstas desarrollando su metropolización sobre la base de sus nexos con la zona metropolitana de la ciudad de México. Esto es precisamente lo que configura la megalópolis, como conjunto de metrópolis que interactúan entre sí, teniendo como centro a la ZMCM.

La diferencia fundamental entre la urbanización y lo que aquí subrayamos

como urbanización metropolitana, se refiere a que en el primer caso hablamos del crecimiento poblacional en puntos de aglomeración territorial en la conformación de la ciudad y su área de influencia; mientras que en el segundo se trata de un crecimiento ya de origen vinculado a la metropolización de la ciudad de México, y por ello tendiente a desarrollar esos nexos; además del crecimiento metropolitano que ya se ha generado en cada uno de los municipios que componen la zona metropolitana de Toluca, a partir de las relaciones que se han establecido con la ZMCM, directa o indirectamente como sucede en la industrialización del corredor Toluca-Lerma.

Todo ese complejo proceso de hiper-concentración central, de población y sobre todo de capital industrial con el consecuente crecimiento del sector terciario en la zona metropolitana de la ciudad de México, originó que para los años ochenta se perfilara ya el surgimiento de un conglomerado de dimensión megalopolitana, dentro del que la zona metropolitana de Toluca está ocupando un papel cada vez más protagónico. Eso es lo que se busca fundamentar con esta investigación.

1.2 Formulación de la hipótesis

Con base en los planteamientos teóricos señalados, y teniendo en cuenta que la pregunta central se refiere a saber qué es lo que se manifiesta socio-territorialmente en la metropolización de Toluca, se enuncia la siguiente hipótesis:

La zona metropolitana de Toluca adquirió la función de unidad territorial fundamental del desarrollo del capitalismo, como superación de la ciudad, y se ha consolidado ya como metrópolis industrial, con un

desarrollo importante del sector comercial y de servicios, debido a la conjunción del desarrollo capitalista en los sectores primario, secundario y terciario de la economía, a partir del proceso de industrialización impulsado y protegido por el Estado Federal, y financiado por el capital financiero desde la zona metropolitana de la ciudad de México; y registrándose ya la megalopolización dentro de la región central del país.

CAPITULO 2

PRODUCCION AGROPECUARIA Y RELACIONES CON LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO

La primera relación fundamental entre la ciudad de México y el Valle de Toluca aparece en la historia como lazo entre la gran ciudad y su área de influencia rural, de la que recibe un tributo en especie; y que además cumple la función de abasto agropecuario para el consumo de la población urbana, representando aquella desde el principio el mercado más importante y cercano.

La producción de maíz, así como la de carnes y lácteos de los municipios de la ZMT han estado ligadas estrecha y directamente al mercado de la ciudad de México y su zona metropolitana, constituyendo el principal consumidor de su producción primaria, lo que le confiere una función de área de abasto de productos agropecuarios para la principal metrópolis del país.

Ese carácter de territorio destinado al abasto de productos del campo para el crecimiento urbano, sobre todo de la ciudad de México, le asignó un lugar especial a la producción primaria, no sólo debido al impulso que recibió Toluca como sede para experimentar la producción de maíz y otros productos por medios científicos y con apoyo internacional, y contribuir así a la distribución de semillas también a otras entidades federativas, sino además porque la modernización rural significaba la entrada de la tecnificación en la agricultura, y con ella el desplazamiento de fuerza de trabajo. Esto último, condición para el desarrollo del capitalismo en la industria, y con todo ello la metropolización de la zona.

El proceso de metropolización de Toluca se generó en un medio eminentemente rural-ejidal nucleado por la ciudad de Toluca, dentro del municipio que registraba la mayor producción agrícola y pecuaria de esa zona del Valle de Toluca, por lo que la tierra de los ejidos colindantes con la capital del Estado de México constituyó el suelo soporte de la producción primaria, la más importante actividad económica hasta la década de los sesenta.

Interesa particularmente conocer las condiciones prevaescentes en el medio rural donde llegó a instalarse la gran industria, a fin de identificar las actividades productivas predominantes y conocer los cambios tecnológicos en la producción de maíz, desde antaño la más importante, así como la situación de otros cultivos secundarios, como base para la comprensión de los cambios que se dieron en esos territorios con el desarrollo de la industrialización, y durante el proceso de metropolización que se configuró en los años setenta y ochenta.

Durante el predominio de las actividades del campo, el municipio de Toluca y la misma ciudad desempeñaban un papel económico reducido, en mucho relacionado con la comercialización de los productos agropecuarios, situación que perfiló los límites de sus funciones urbanas, y su carácter de ciudad con escasa actividad económica.

Asimismo, se requiere ponderar la actividad agropecuaria en lo relativo a la producción, lo que permitirá comprender en parte las formas de ocupación del suelo agrícola para el crecimiento urbano. Asimismo, interesa destacar las políticas agropecuarias que se impulsaron, en la medida que determinaron el desarrollo agropecuario alcanzado, sobre todo en lo relativo a la tecnificación de las actividades.

El propósito central de este capítulo es analizar el desarrollo de la agricultura de la zona de estudio, considerando el proceso de producción que derivó en la especialización impuesta de maíz; y las relaciones que tuvo el desarrollo agropecuario con la liberación de fuerza de trabajo para la industrialización, así como la absorción de tierra productiva para la urbanización y posterior metropolización de Toluca.

2.1 Suelo agrícola-ejidal y fuerza de trabajo campesina.

El territorio sobre el cual se conformó la zona metropolitana de Toluca era en su mayor parte de tenencia ejidal. Como superficie productiva, resultó de la dotación correspondiente a la reforma agraria, y algunos ranchos de propiedad privada que hacia los años setenta fueron expropiados para conformar el corredor Toluca-Lerma; y otro tanto sucedió con los ranchos localizados en el municipio de Metepec (Ver TOLUCA-Monografía Municipal, 1973: 34; y METEPEC-Monografía Municipal, 1973: 40)

Para 1930, la distribución de la superficie ejidal y el número de ejidatarios por municipio indica lo siguiente: (Ver Cuadro 1)

Cuadro 1: Distribución de la superficie ejidal y número de ejidatarios en los municipios que llegaron a conformar la ZMT, 1930.

	A	B	C	D	E	F
1	MUNICIPIO	NUM EJIDATAR	SUP DOTADA(HA)	NUM EJIDOS	HAS/EJIDO	HAS/EJIDATAR
2						
3	ZMT	41356	35408	67	528.5	0.86
4						
5	LERMA	2822	6856	10	685.6	2.4
6	METEPEC	2410	1711	8	213.9	0.7
7	OCOYOACAC	1936	1887	4	471.7	0.97
8	SAN MATEO ATENCO	1199	787	1	787	0.66
9	TOLUCA	10802	15192	25	607.7	1.4
10	XONACATLAN	1920	3344	3	1114.7	1.7
11	ZINACANTEPEC	20267	5631	16	351.9	0.28

FUENTE: Secretaría de la Reforma Agraria, Edo. de México.

De las 35 408 ha. dotadas hasta ese año, el 43% correspondió al municipio de Toluca, en el cual se delimitaron 25 ejidos de un total de 67, es decir, el 37%, con un promedio de 607.7 ha./ejido, y quedando una media de 1.4 ha./ejidatario como cuota o tamaño de las parcelas.

Por su parte, el municipio de Lerma contó con una dotación de 6 856 ha., equivalentes al 16.6% del total en la zona, con 10 ejidos constituidos, lo que significó un promedio de 685.6 ha./ejido, superficie en la que deberían desarrollar la producción 2822 ejidatarios, lo que equivale a una media de 1.95 ha. para cada uno de ellos.

En tercer lugar se encontraba el municipio de Zinacantepec, con el 13.6% de la superficie ejidal de dotación, 5 631 ha., para ser distribuidas entre 20 267 ejidatarios, lo que indica un promedio de 0.28 ha. por productor. Asimismo, las cifras arrojan un promedio de 351.9 ha./ejido, considerando los 16 ejidos repartidos.

Finalmente, entre los municipios de Metepec, Ocoyoacac, San Mateo Atenco y Xonacatlán obtuvieron el 21.8% de la superficie dotada, y el 18% de la población ejidal en la zona, con promedios de 0.70 ha./ejidatario, 0.97, 0.66 y 1.7 ha. respectivamente.

Un primer hecho a considerar es que cerca de la mitad de la dotación ejidal se localizó en el municipio de Toluca, en el que existieron 28 grandes haciendas y 22 ranchos, que en conjunto concentraban más de 28,000 hectáreas. (García, 1981:79 y 98)

Es decir, que si en todo el municipio de Toluca las propiedades de haciendas y ranchos abarcaban una superficie de 28 mil hectáreas, y únicamente se tiene noticia de la conformación de 25 ejidos con una

extensión de 10,800 hectáreas, aparece una considerable superficie no repartida, en apariencia porque se trataba de ranchos; o bien que la dotación ejidal no llegó a cubrir las necesidades de suelo productivo de la población campesina. En cualquier caso, al parecer quedaron sin tierra (sin medios de producción) un buen número de trabajadores agrícolas, lo que representa un importante antecedente para comprender porqué a la llegada de la gran industria surgió un numeroso contingente de población campesina que se incorporó rápidamente a las fábricas, iniciándose así el "éxodo" rural hacia la zona industrial.

La segunda observación general para toda la zona de estudio, denota que se trataba de parcelas ejidales de minifundio, que no permitían obtener el ingreso necesario para la sobrevivencia del productor y su familia, puesto que el cultivo principal históricamente era el maíz, para el que aún no se lograba establecer un precio de garantía obligatorio, situación que se alcanzó hacia finales de la década de los cincuenta.

Sin embargo, interesa analizar la participación de la producción ejidal en el volumen total, ya que será nuestro punto comparativo para ponderar su importancia productiva y los cambios registrados hacia la década de los noventa. Así, en cuanto a la producción según predios, para los años cuarenta, en los municipios de Lerma, Toluca y Zinacantepec la importancia del ejido era evidente; en contraste, en Metepec los predios mayores de 5 Ha., junto con los menores de 5 Ha. superaban la superficie ejidal, así como la producción y el valor de ésta, lo mismo que sucedía en Ocoyoacac y Xonacatlán. San Mateo Atenco requiere mención aparte, pues a pesar de que la superficie ejidal fue mucho mayor que la privada, la producción era levemente menor que en aquella, y su valor casi se equipara. (Ver Cuadro 2)

Cuadro 2: Producción agrícola en los municipios que llegaron a conformar la ZMT, según predios, 1940

	A	B	C	D
1	MUNICIPIO	Sup cosechada	Producción (Ton)	Valor (pesos)
2				
3	Z M T	26222	24456	2623836
4	Predios mayores	5399	7365	739629
5	Predios menores	4876	4472	476269
6	Ejidos	15847	12619	1407948
7				
8	LERMA	3103	2876	211638
9	Predios mayores	693	988	101
10	Predios menores	332	330	39643
11	Ejidos	2078	1558	171894
12				
13	METEPEC	3823	3456	372874
14	Predios mayores	1094	1317	148770
15	Predios menores	1366	1117	111700
16	Ejidos	1363	1022	112404
17				
18	OCOYOACAC	998	1012	114011
19	Predios mayores	333	461	55366
20	Predios menores	455	353	38875
21	Ejidos	210	198	19770
22				
23	N MATEO ATENI	1191	903	95719
24	Predios mayores	100	144	14295
25	Predios menores	291	279	33424
26	Ejidos	800	480	48000
27				
28	TOLUCA	12664	11956	1325795
29	Predios mayores	2658	3722	443875
30	Predios menores	1529	1496	149629
31	Ejidos	8477	6738	732299
32				
33	XONACATLAN	648	605	68058
34	Predios mayores	100	147	17686
35	Predios menores	548	458	50372
36	Ejidos	-	-	-
37				
38	ZINACANTEPEC	3795	3648	435741
39	Predios mayores	421	586	59536

Fuente: México. Ensayo Socioeconómico, 1956.

Territorialmente, y como sucedía con el resto del Estado, la zona presentaba valores de la producción de las tierras agrícolas muy pobres ya que no contaban con las llamadas "mejoras agrícolas". Las tierras ejidales no tenían inversiones en obras hidráulicas ni pozos de riego, tampoco drenajes en las tierras húmedas, ni obras de protección contra inundaciones, no existían obras para nivelaciones y despiedres, en desmontes y desentrañamientos, en fertilizaciones y correcciones de la composición del suelo, en obras de protección contra la erosión, y otras que mejoran su rendimiento y lo protegen de factores nocivos. (Ver Fabila, 1955: 94-95)

Es decir, la tierra ejidal no representaba más que el medio de producción fundamental de la actividad agrícola campesina en la zona Toluca, pero el capital invertido en ellas era nulo, y por lo mismo su valor de producción muy reducido.

Esta característica habría de resultar fundamental en la absorción de esas tierras para el crecimiento urbano, puesto que no existían intereses "importantes" para impedir o limitar el que dejaran de ser tierras de cultivo para convertirse con relativa facilidad en suelo urbano.

Por ello, el más elevado valor de las tierras, se concentraba en los predios mayores de 5 Ha., que debido a las mejoras agrícolas, o sea, a la capitalización, participaron con el 62.4% del valor total en la zona de estudio; los predios menores de 5 Ha, con el 5%, y los ejidos con el 32% del mismo.

Salta a la vista la enorme diferencia en este aspecto tan importante para comprender la potencialidad de la tierra en esa época pre-industrial en la zona; así como las características de la diferenciación del campesinado

inserto en la producción de subsistencia en ella.

Asimismo, aparece lo que será una constante en lo relativo a los valores de la tierra: los más altos valores del suelo, aún con reducida inversión, corresponden a los predios mejor localizados respecto a la ciudad de México, a la de Toluca y a las más importantes vías de comunicación, como las tierras ubicadas en el Corredor Toluca-Lerma; y a partir de los ochenta, todo el corredor Toluca-Tenango del Valle, dentro del municipio de Metepec (Hoy Plaza las Américas). Aquí, como en el caso de la potencialidad de las tierras, las diferentes rentas urbanas van apareciendo y tomando diferentes formas (rentas diferenciales I y II) condicionando la localización de la población en el territorio de la ZMT.

Pero lo que más cabe destacar de la tenencia ejidal del suelo, es su forma parcelaria, ya que supone precisamente la diseminación de la tierra y por lo tanto de los demás medios de producción, excluyendo por ello la concentración de éstos, así como la cooperación, además de una verdadera división del trabajo al interior de los procesos de producción, con la consiguiente imposibilidad de aprovechar y regular la tierra, obstaculizando a la vez el desarrollo de las fuerzas sociales productivas.

Como medio de producción fundamental, la tierra ejidal impone al agricultor producir siempre sus medios de subsistencia por sí mismo, con su familia, en forma independiente y como trabajador aislado. Esto condiciona su lugar en la estructura agraria y social, ya que con base en su lugar en la producción, así será su posición en el consumo. (Díaz-Polanco, 1977-88-90)

La principal fuerza de trabajo de la producción agropecuaria en la zona Toluca han sido los ejidatarios, dedicados a una agricultura de

subsistencia, en la cual la mayoría de los productores no explotan la tierra con técnicas capitalistas. Es decir, el campesino no maneja un capital como instrumento para poder apoderarse de trabajo ajeno no remunerado; y aunque parte de su producción se dirige a la generación de mercancías, la unidad campesina funciona a semejanza de una familia que desarrolla el trabajo con el fin de obtener lo que requiere y en segundo término producir para la venta.

Sin embargo, para comprender la situación de los trabajadores agrícolas, debemos considerar que las relaciones sociales en que se desenvuelven los obligan a producir en función del mercado, y no sólo de su consumo. Esto los lleva a la necesidad de crear un producto que al venderse deje un excedente. Excedente que escapa de sus manos a través de la ganancia de los comerciantes y del interés del capital financiero. Por ello, los trabajadores agrícolas tienen que generar mercancías que incrementen el capital, siendo esta la condición para poder seguir produciendo. (Pineda, 1980: 66)

Según se aprecia en el Cuadro 3, en los municipios que llegaron a integrar la ZMT, los ingresos por concepto de la producción agrícola ejidal resultaban insuficientes, teniendo en general que complementarlos con la venta de otros productos, y *vendiendo su fuerza de trabajo como peones o jornaleros*, tanto en lugares cercanos como alejados. Sin embargo, las diferencias entre un municipio y otro, así como entre los ejidos eran significativas, sobresaliendo el hecho de que en el municipio de Lerma predominaba el bracerismo en grado elevado. (GEM, 1956)

Prácticamente todos los ejidatarios pobres tenían que suplementar sus gastos familiares básicos con ingresos extra-ejidales, para lo cual,

además del peonaje, acudían a la venta de excedentes de maíz, productos del ganado y maguey, principalmente; así como en menor medida a los excedentes de trigo, rastrojo y cebada en determinados ejidos. Cabe insistir que en el caso del municipio de Lerma, las condiciones de trabajo y de vida se veían agravadas por la extracción de agua de las lagunas del Lerma, ya que en algunas zonas la desecación estaba avanzada, y se reducía la superficie laborable, en tanto que en otras partes el maíz "de humedad" no alcanzaba los rendimientos esperados. (GEM, Los Ejidos del Estado de México, 1956)

Cuadro 3: Ingresos agrícolas de los ejidatarios, en los municipios que llegaron a conformar la ZMT, 1956.

	A	B	C	D	E
1	MUNICIPIO	PROMEDIO	PROMEDIO	PRECIO GARANTIA	PROMEDIO
2		HA/EJIDATARIO	REN TON/HA	PESOS/TONELADA	INGRESO ANUAL
3					(PESOS)
4					
5	LERMA	2.4	1.8	800	3458
6	METEPEC	0.7	1.75	800	980
7	OCOYOACAC	0.97	1.8	800	1397
8	SAN MATEO ATENCC	0.66	1.8	800	950
9	TOLUCA	1.4	1.618	800	1812
10	XONACATLAN	1.7	1.7	800	2312
11	ZINACANTEPEC	0.28	1.8	800	403

FUENTE: Con base en datos de Los ejidos del Estado de México, 1957.

El panorama anterior corresponde al período en que la agricultura y la ganadería se encontraban dominadas principalmente por el capital usurario y mercantil, ante la inexistencia de suficiente y accesible crédito para la producción, cuando únicamente una parte de la producción se destinaba a la venta.

Aunado a lo anterior, por lo regular las parcelas ejidales no estaban bien demarcadas, y en menor proporción no habían fincado los ejidatarios, predominando los problemas por irregularidades en la posesión de los

Aunado a lo anterior, por lo regular las parcelas ejidales no estaban bien demarcadas, y en menor proporción no habían fincado los ejidatarios, predominando los problemas por irregularidades en la posesión de los derechos. Además, la mayoría de los ejidatarios contaba con yunta, pero no arado de hierro; y solamente en la mayoría de los ejidos del municipio de Toluca recibían servicios oficiales de crédito y promoción agrícola; en el resto de los ejidos de la zona no se contaba con ellos. (GEM, 1956:786-810)

Asimismo, durante los años cincuenta el crédito agrícola en general para el Estado de México resultó muy insuficiente, ya que mientras a estados del norte del país se les apoyaba con grandes cantidades de dinero, para los ejidatarios organizados y localizados en zonas temporaleras de mayor productividad (como era el caso de Toluca, debido a la cuenca del Lerma) tan sólo se otorgaron cerca de 2 millones de pesos, para 50 mil hectáreas. Lo anterior representa una disminución del crédito respecto a los últimos años de la década de los cuarenta. (Fabila, 1955: 349-352)

En estrecha relación con lo anterior, los rendimientos de la producción en promedio eran de 556 Kg/Ha, situación que determinaba tanto la insuficiente producción agrícola, y en consecuencia la limitada comercialización del maíz.

Esa misma situación del campesinado resultaba idónea para que, con la llegada de la gran industria, se conformara de inmediato un ejército industrial de reserva, puesto que la mano de obra rural desempleada abundaba en la zona de estudio, sin que la ciudad de Toluca representara para ellos una opción laboral o de mejoramiento económico.

Pero a partir de la década de los sesenta el proceso cambió: con el crédito

y el uso de insumos industrializados (fertilizantes, plaguicidas, herbicidas y otros) se impulsó la producción. El capital industrial dedicado a la producción de insumos agropecuarios pasa a invertir directamente en el campo, así como a ofrecer asistencia técnica y a vender sus mercancías a crédito a los productores agropecuarios. (Ver Ramírez, 1995, y Pineda, 1980: 67)

Como estrato social particular en el conjunto del campesinado, los ejidatarios representaban hasta la década de los sesenta un importante porcentaje de la fuerza de trabajo en la zona de estudio; pero con la industrialización esa proporción fue disminuyendo constantemente; aunque como población campesina aumentó con el incremento general de la población. (ver Cuadro 4)

Cuadro 4: Número de ejidatarios en los municipios que llegaron a conformar la ZMT, 1960 y 1990.

	A	B	C
1	MUNICIPIO	TOTAL EJIDAT.	EJIDATARIOS Y
2			COMUNEROS
3		1960	1990
4			
5	ESTADO DE MEJ.	157841	251931
6	Z M T	23975	30037
7			
8	LERMA	2673	3451
9	METEPEC	2290	1083
10	OCOYOACAC	1082	1264
11	SAN MATEO AT	1323	3696
12	TOLUCA	11339	14108
13	XONACATLAN	1663	2086
14	ZINACANTEPEC	3605	4949

FUENTE: Con base en IV Censos Agrícola, Ganadero y Ejidal, 1960, y Estado de México. Resultados Definitivos. VII Censo ejidal. INEGI, 1994

2.2 Producción agropecuaria y especialización forzada de maíz.

La producción agrícola y ganadera de la zona metropolitana de Toluca entre 1960 y 1990 presentó las cuatro características principales que se irán exponiendo en los siguientes apartados, y que muestran tanto la tendencia general seguida por el medio rural en aquellas entidades del país donde predomina la agricultura de subsistencia, así como los rasgos peculiares de la zona Toluca, con el impacto de la industrialización y el desarrollo del sector terciario sobre la actividad primaria, y las consecuencias de la urbanización y el proceso de metropolización que se fue conformando.

2.2.1 Aumento general en la superficie y producción de maíz, 1960 - 1990.

El principal rasgo de la situación agropecuaria es que de 1960 a 1990 se registró un incremento de 15,314 hectáreas en la superficie cosechada de maíz, y el aumento de 86,334 toneladas en la producción total de ese que ha sido su principal cultivo. Esto significó un aumento de 1.347 Ton/Ha. en el rendimiento del maíz en el transcurso de 30 años. (Ver Cuadro 5)

Cuadro 5: Superficie, Producción y Rendimientos del maíz en los municipios que llegaron a conformar la ZMT, 1960 y 1989.

1	A	B	C	D	E	F	G
2	MUNICIPIO	SUPERFICIE	COSECH (HA)	PRODUCCION	TOTAL (TON)	RENDIMIENTO	TON/HA
3		1960	1989	1960	1989	1960	1989
4	Z M T	37039	52353	35304	121638	0.953	2.3
5							
6	LERMA	3698	10700	2961	24610	0.8	2.3
7	METEPC	4809	4540	4617	10442	0.96	2.3
8	OCOYOACAC	2590	5140	1968	13364	0.76	2.6
9	SAN MATEO A	1495	916	1196	2290	0.8	2.5
10	TOLUCA	16381	21243	17855	48859	1.089	2.3
11	XONACATLAN	2055	1662	2199	3324	1.07	2
12	ZINACANTEPEC	6011	8152	4508	18749	0.75	2.3

FUENTE: Con base en datos de Evolución Agrícola en el Estado de México 1940-1975; y SARH Distrito Agropecuario No 1 Toluca. Producción 1980-1990.

El detalle por períodos decenales indica lo siguiente: entre 1960 y 1969 se incrementó de 37 039 a 60 202 Ha., y la producción creció en cerca de tres veces en promedio. Cabe señalar que ese incremento en la superficie cosechada no se debió a la disposición de más suelo para el cultivo en tierras de temporal (que representaban arriba del 85% del suelo cultivable), sino a la inclusión de suelos de "humedad", principalmente en los municipios de Toluca, Metepec y Lerma, producto de la desecación de las lagunas del río Lerma, y que se consideraban como tierras "ganadas a la laguna", sin duda de alta productividad en la zona. (Ver Cuadro 6, y Evolución Agrícola en el Estado de México, 1976: 130-132)

Si bien la agricultura del Estado de México ha seguido, en general, las mismas tendencias que el resto del país, también ha mostrado algunos rasgos particulares que la distinguen, sobre todo considerando que hacia 1970 se estimaba que el 95% de los productores de la entidad eran campesinos. (Schejtman, 1981)

Una de esas características es que los rendimientos promedio de la entidad durante los setenta fueron superiores a la media del país, puesto que la superficie cosechada no aumentó entre 1960 y 1980, representando el 4.7% de la superficie nacional, en tanto que su participación a la producción agrícola nacional pasó de un 3.8% en 1970 al 6.7% en 1980.

Lo anterior podría explicarse, entre otros factores, por una estructura de cultivos orientada hacia productos de mayores rendimientos (hortalizas), y mejores técnicas de cultivo. (Ver Rivera, 1991:32)

Cuadro 6: Producción agrícola en los municipios que llegaron a conformar la ZMT, 1960 y 1970.

1	A	B	C	D	E	F
2	MUNICIPIO	Cultivo	Superficie cosechada temporal		Producción generada Total	
3			1960	1970	1960	1970
4						
5	LERMA	maíz	3693		2961	11170
6		papa		100		1200
7		chícharo		185		333
8						
9	METEPEC	maíz		2300	4617	12030
10		papa		160		1920
11		chícharo	160		288	
12						
13	OCOYOACAC	maíz	2250	2750	1968	9343
14		cebada	45	250	29	188
15		papa		50		500
16						
17	S MATEO ATENCO	maíz	1495	1900	1196	3490
18		chícharo		110		198
19						
20	TOLUCA	maíz	16381	5900	17855	19870
21		alfalfa verde	434		8680	6525
22		chícharo		185		333
23		cebada		600		450
24						
25	XONACATLAN	maíz	1600	600	2199	5620
26		cebada		700	28	525
27						
28	ZINACANTEPEC	maíz		1474	4508	13488
29		papa		700		11550

FUENTE: Con base en datos de las Panorámicas Socioeconómicas del Estado de México, 1960 y 1970.

Durante los años setenta la superficie creció en un 66% promedio, siendo especialmente importante el aumento en el municipio de Toluca, donde se logró una significativa producción, y asimismo destacando Lerma, Ocoyoacac y Xonacatlán. (Ver Cuadro 7)

Cuadro 7: Superficie cosechada de maíz en los municipios que llegaron a conformar la ZMT, 1970 y 1980

	A	B	C
1	MUNICIPIO	SUP. COSECHADA	SUP. COSECHADA
2		1970	1980
3			
4	ESTADO DE MEXICO	648457	677411
5	ZMT	30463	46038
6			
7	LERMA	3073	6500
8	METEPEC	3649	5430
9	OCOYOACAC	1610	4500
10	SAN MATEO ATENC	1215	1475
11	TOLUCA	14201	19373
12	XONACATLAN	2096	4050
13	ZINACANTEPEC	4616	4717

FUENTE: Panorámica Socioeconómica del Estado de México 1970, y SARH. Dto.

Agropecuaria No 1 Toluca. Producción 1980-1990.

Para la década de los ochenta, al interior de la zona metropolitana de Toluca, los contrastes indican que mientras en los municipios de Zinacantepec, que registró la mayor superficie cosechada, así como Lerma y San Mateo Atenco se avanzó en la incorporación de tierras al cultivo; Metepec y Xonacatlán resintieron una reducción en la superficie trabajada, debido a la ocupación de suelos para uso urbano; mientras que Toluca y Ocoyoacac mantuvieron un leve aumento de la superficie agrícola; aunque el municipio central (Toluca) es con mucho el que más aporta en el total de la superficie cosechada, con 21 117 de las 51 857 hectáreas en labor, de los siete municipios considerados. (Ver Cuadro 8)

En cuanto a los principales productos de la zona, al igual que sucede en la entidad, el maíz ocupó el primer lugar, abarcando una proporción del 78% de la misma, mientras que la avena forrajera se cosechó en el 10.5% de la superficie; la papa en el 9.3%, y el haba en el 2.4%. A nivel estatal, para el período 1985-1988, la superficie sembrada con maíz registró el 80.9% dentro del correspondiente a granos básicos. (SARH 1980-1990)

Cuadro 8: ZMT. Superficie cosechada de maíz y valor de su producción, 1980-1984.

	A	B	C	D	E
1	MUNICIPIO	SUP COSECHADA	VALOR DE PRODUCCION	SUP COSECHADA	VALOR DE PRODUCCION
2		1980	1980	1984	1984
3					
4	Z M T	46038	512479	55276	5536070
5					
6	LERMA	6500	52065	10446	1043555
7	METEPEC	5430	67774	4812	451365
8	OCOYOACAC	4500	36686	5409	540359
9	SN MATEO ATENCC	1475	14440	878	87712
10	TOLUCA	19373	241385	23516	2363358
11	XONACATLAN	4050	54023	1379	136521
12	ZINACANTEPEC	4710	46106	8836	913200

FUENTE: SARH. Dto. Agropecuario No 1 Toluca. Producción 1980-1990.

De 1985 a 1990, mientras que la superficie dedicada al maíz se incrementó ligeramente, la abocada al cultivo de insumos ganaderos, como la avena) e industriales también se vio favorecida, a costa de una reducción de 209 hectáreas en la superficie para hortalizas.

Asimismo, se aprecian los siguientes cambios en algunos cultivos: (SARH 1980-1990)

- En el municipio de Metepec, después del maíz, al igual que en Lerma, sólo se cosechó algo de trigo, como se había hecho en 1980; incrementándose la producción de papa, la cual destacó en 1990. La avena forrajera vio disminuido su valor global; la alfalfa lo elevó considerablemente, y se acrecentó la producción de cebada y hortalizas.

En Ocoyoacac, igualmente se dejaron las cosechas de trigo hasta 1985; la de papa creció abundantemente de 1985 a 1990; algo similar ocurrió con la avena forrajera, así como con los frutales.

En San Mateo Atenco el valor de la producción de maíz aumentó más que geométricamente; en tanto que la avena forrajera se cosechó hasta 1985 y no más. Las hortalizas sólo se cultivaron en 1990.

Por su parte, el municipio de Toluca, que intensificó su producción de maíz, solamente cultivó trigo hasta 1985; incrementó sensiblemente la de hortalizas así como las de papa y zanahoria; disminuyó la producción de avena forrajera; y las de cebada y alfalfa así como frijol dejaron de producirse a partir de 1986.

Xonacatlán, además del incremento en el monto del valor productivo del maíz, registró altas y bajas en la cosecha de avena forrajera, la que se impulsó hacia 1987, dejándose de producir posteriormente. La alfalfa sólo se registró durante 1987 y 1988.

En Zinacantepec, con importante aumento en el volumen de la producción maicera de 1985 a 1990, el trigo únicamente se cosechó en 1985; la papa y el avena forrajera crecieron significativamente, recogándose la alfalfa y la cebada hasta ese año.

En lo relativo a los rendimientos de los productos agrícolas, de similar forma a lo que sucedió en la entidad en general, su evolución positiva contribuyó en forma importante al aumento de la producción de hortalizas y granos básicos; en tanto que para los insumos ganaderos e industriales el aumento de los rendimientos tuvo una recuperación menor que la ampliación de la superficie cosechada. Durante la etapa de mayor crisis en el sector, 1980-1984, los rendimientos decrecieron para todos los grupos de productos, excepto las hortalizas, lo que permitió que su producción decayera menos drásticamente que en otros cultivos.

Se observa, entonces, que el comportamiento de los rendimientos entre grupos de productos no siguió los mismos patrones que en el caso de la superficie cosechada. Así, la disminución o mínimo aumento en la superficie cultivada de insumos, hortalizas y frutales, todos ellos cultivos comerciales, resultó la más afectada con la crisis agrícola. En cambio la producción de maíz se vio favorecida y reforzada, ya que se fue consolidando una especialización en ese producto. (Ver Cuadro 9)

Cuadro 9: ZMT. Superficie cosechada y Valor de la producción por cultivo,

1985-1989.

	A	B	C	D	E	F
1	MUNICIPIO	CULTIVO	SUPERFICIE COSECHADA		VALOR DE LA PRODUCCION	
2			1985-1986	1985-1986	1989-1990	1989-1990
3						
4	ZMT	maíz	44780.85	52353	7286121	52912750.
5		papa	1132	1150	2242284	10622000
6		avena f	982	1710	112045	4220840
7		hortalizas	727	366	342680	1602300
8	LERMA	maíz	6649.8	10700	1053075	10705000
9		papa		16		176000
10		avena		260		618000
11		praderas	74	7	26640	25000
12		frutales		12		27000
13	METEPEC	maíz	4752	4540	605404	4542000
14		papa	87	103	478500	875000
15		avena f	109	33	12262	59400
16		alfalfa	75	75	131250	675000
17		cebada	40	20	9500	36000
18		chicharo	107	9	47080	21600
19	OCOYOACAC	maíz	3533	5140	854986	5813340
20		papa		48		432000
21		avena f		265		445200
22		frutales	7	19	3500	92100
23	SN MATEO A	maíz	453.5	916	92514	996150
24	TOLUCA	maíz	18462.5	21243	23555747	21253620
25		papa	124	100	682000	750000
26		zanahoria	30	42	36000	779100
27		avena f	245	45	27562	86400
28	XONACATLAN	maíz	1266.5	1662	111452	1445940
29	ZINACANTEPEC	maíz	9663.5	8152	2212942	8156080
30		papa	921	883	1081784	8388500

FUENTE: SARH. Dto. Agropecuario No 1 Toluca. Producción 1980-1990.

**Cuadro 9: ZMT. Superficie cosechada y Valor de la producción por cultivo,
1985-1989.**

FUENTE: SARH. Dto. Agropecuario No 1 Toluca. Producción 1980-1990.

En efecto, además de la caída general de la producción pecuaria en el conjunto de los municipios analizados (Ver siguiente inciso); y asimismo debido a la considerable reducción en el cultivo de otros productos agrícolas, hacia finales de los ochenta se consolidaba lo que podría llamarse la *especialización forzada en maíz*, ya que se trataba de una situación más bien impuesta, si consideramos que es un monocultivo obligado por la necesidad del consumo directo del agricultor, adaptado a la tradición, y que hasta antes de los sesenta se podría explicar por la carencia o deficiencia de comunicaciones en la entidad; pero que en las décadas de los setenta y ochenta obedecía al "compromiso" histórico con el gobierno federal de acrecentar la producción para responder a la demanda originada por el constante crecimiento poblacional de la zona metropolitana de la ciudad de México.

Es decir, que esa especialización forzada en maíz fue el resultado final del desarrollo agropecuario en la zona de estudio, sobre la base de la aplicación de avances técnicos en el proceso productivo, condenando a la población campesina y a la tierra casi exclusivamente al monocultivo de maíz, a pesar de las potencialidades ya explotadas, sobre todo en productos hortofrutícolas, que permitirían un mejor ingreso para los trabajadores del campo, así como en la conservación del suelo productivo.

Ahora bien, ese incremento constante en el volumen de la producción de maíz tuvo como causa principal el avance en los rendimientos de ese cultivo, ya que se fueron registrando producciones hasta 3 y cuatro veces mayores que durante los años cincuenta. (Ceja, 1979: 209-211)

rendimientos y la producción. (Evolución Agrícola en el Estado de México, 1976: 72)

De la mayor importancia en la elevación de los rendimientos agrícolas fue el uso de fertilizantes, el cual se incrementó a partir de finales de los años sesenta, hasta llegar a generalizarse durante los noventa.

También muy importante en el aumento de la producción maicera resultó el impulso a los servicios de extensión y enseñanza agrícola, la asistencia técnica y la organización de los productores, así como la aplicación de medidas fitosanitarias. Y aunque los resultados no fueron inmediatos, estos se dieron durante los setenta y ochenta, garantizando importantes volúmenes de maíz.

Asimismo, y como una medida fundamental para lograr el aumento en los rendimientos del maíz, se impulsó el crédito agrícola, dándole preferencia a la obtención de fertilizantes, acción que estuvo a cargo de la Comisión Coordinadora para el Desarrollo Agrícola y Ganadero en el Estado de México (CODAGEM), y que posibilitó el acceso de los ejidatarios al capital necesario para la producción de maíz. (Ver Appendini, 1994: 90-91)

La acción de la CODAGEM también abarcó otros ámbitos, ya que además del financiamiento de la producción y la compra de maquinaria agrícola también se ocupó del aseguramiento de las cosechas y su comercialización. Es decir, la acción del Estado penetra paso a paso en todas las etapas de la producción, a veces como mediador del capital industrial y financiero (venta de maquinaria e insumos industriales), y en otras como aval directo del crédito o "comprador" de los productos.

Ese gran impulso a la producción maicera en la entidad, a cuya producción

otras como aval directo del crédito o "comprador" de los productos.

Ese gran impulso a la producción maicera en la entidad, a cuya producción los municipios de la zona de estudio aportan cerca del 20%, hizo posible que el Estado de México pasara de ocupar el quinto lugar de la producción nacional en los sesenta, para alcanzar el segundo sitio en los ochenta, después de Jalisco, registrando un promedio de 1.7 millones de toneladas entre 1978 y 1990. (Appendini, 1994: 91)

2.2.2 Agotamiento de la producción pecuaria.

Otro de los rasgos particulares del desarrollo agropecuario en la ZMT, es que desde finales de los años sesenta se presentó una drástica disminución de su producción ganadera, resultante de la industrialización-urbanización de la zona, y específicamente a partir de la desecación de las lagunas del Lerma.

La importancia histórica de la ganadería en la zona Toluca-Lerma se relaciona directamente con la base lacustre que por siglos fue su soporte y fuente de recursos.

El desarrollo de la ganadería tuvo su origen en el despojo de los territorios indígenas por parte de los conquistadores españoles, que pronto reconocieron las potencialidades de la zona lacustre y se apropiaron de toda ella.

Así, ya desde la Colonia resultó fundamental la pastura lacustre en el sur del Valle de Toluca, ya que constituía un óptimo forraje que fungió como componente básico en el origen y expansión del establecimiento ganadero. Incluso, ese forraje sacado de las lagunas fue también el factor que

la alfalfa, y el maíz en grano y la planta verde. (Albores, 1995: 150)

A partir de ese momento la ganadería se desarrolló en forma explosiva en la zona, y ya desde las últimas décadas del siglo XVI era practicada además por un grupo de pequeños propietarios, en forma especializada y como complemento de la agrícola. De tal manera se generalizó e intensificó la producción ganadera, tanto porcina como ovina y vacuna, que las unidades productivas pecuarias resultaron más importantes y numerosas que las agrícolas. La prosperidad ganadera en la zona respondió a la abundancia de pastos laguneros, cuyo empleo, ya fuera solo o mezclado con el procedente de la milpa continuó usándose hasta la desaparición de la ciénega de Lerma a mediados del siglo XX. (Albores, 1995-155-156)

La primacía de la ganadería sobre la agricultura en algunos de los municipios que se estudian data prácticamente desde la conquista española, puesto que Cortés erigió su primer sitio ganadero en Atenco (San Mateo Atenco desde la Colonia), y posteriormente en Metepec. Y sobre todo la ganadería es el centro al que se vinculó la agricultura por medio del uso simultáneo o alternado de cantidad de plantas forrajeras, que en los predios de población nativa incluía silvestres, inducidas y cultivadas, entre las que destacaba el maíz, usado como alimento porcícola. (SAN MATEO ATENCO- Monografía Municipal, 1973: 16)

En relación también con la ganadería porcina, se desarrollaron los ramos alimenticio y de la jabonería por los cuales la entonces Villa de Toluca adquirió prestigio muy tempranamente; y aunque la "industria" de alimentos, al parecer, en principio estuvo limitada a la elaboración de javones, tocinos y algún embutido como el chorizo, al paso del tiempo creció en forma importante hasta los años cincuenta de este siglo.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que, desde sus inicios, la ganadería estableció un estrecho lazo con la minería, mediante la curtiduría, a partir de la que se confeccionaron distintos implementos, como las bolsas de cuero para el acarreo del mineral, y las botas y sogas utilizadas en el desagüe de las minas. Otro nexo estaba en la canalización del sebo para la iluminación de los socavones. (Ver Mentz, 1989)

La minería tenía su centro de operaciones en Toluca, y mucha de la fuerza de trabajo empleada en esa actividad era llevada al sur del estado desde los municipios del Valle de Toluca. (Ver Bataillon, 1972: 253-281)

Asimismo, en la zona lacustre la crianza de ganado mayor incluyó al de lidia, destinado a la charrería, y al de tipo lechero que dio origen al surgimiento de numerosos derivados. La producción lechera tuvo gran importancia en cuanto a su venta, sobre todo para la capital nacional, pero no por su consumo, el que no se extendió entre los descendientes de la población indígena sino hasta entrada la segunda mitad del siglo XX. En cambio, los derivados de la leche eran consumidos por todos los sectores de la sociedad, por medio de una amplia variedad de productos: quesos, crema, mantequilla, requesón y jocoleche. (Albores, 1995: 167-168)

Finalmente, hay que considerar que el ganado constituyó un importante objeto de la actividad comercial y un medio de su realización; además de que desde el siglo XVI tuvo una relación directa con la zapatería, a través de un producto que distribuían los arrieros, llamado cascalote, que es un curtiente de origen prehispánico, cuya distribución tenía alcance regional. (Albores, 1995: 167)

En el marco de la importancia histórica de la ganadería en el Estado de México, encontramos que hacia 1940 la zona Toluca participaba con el

11.6% de las existencias de ganado fino en el estado, predominando su explotación en los predios mayores de 5 hectáreas, que representaron el 57.2%, así como en los menores de 5 Ha., con el 36.2%; en tanto que en tierras ejidales era mínima, 6.6%. (Ver Censo Agrícola, Ganadero y Ejidal, 1940)

Toluca era a la postre el municipio que contaba con el mayor número de animales de raza fina, aportando el 54.3%, seguido de Metepec, con el 17.5%. Lerma contribuía con el 12.5% y Zinacantepec con el 7%. En los municipios de Ocoyoacac, San Mateo Atenco y Xonacatlán predominaba el ganado corriente y de trabajo.

Lo anterior indica que por aquellos años la ganadería más productiva se concentraba en la capital estatal, así como en metepec y Lerma, por las siguientes razones: en el primer caso debido precisamente a la importancia comercial de Toluca; en el segundo, por la predominancia de grandes propiedades que aparecían como ranchos, y en el tercero porque históricamente había sido sede natural para que el ganado pudiera pastar en las mejores condiciones que todo el territorio del estado, es decir, en las riberas del río Lerma.

Para 1960, mientras que la producción pecuaria estatal era 2.4 veces mayor que la agrícola, en la zona Toluca fue casi 4.1 veces más grande, poniendo de manifiesto la importancia adquirida por la actividad ganadera, destacando el municipio de Toluca, después Zinacantepec, y apareciendo con cierta importancia San Mateo Atenco; posición que al parecer perdieron Lerma y Xonacatlán. (Ver Cuadro 10)

Cuadro 10: Producción agrícola y pecuaria en los municipios que llegaron a integrar la ZMT, 1960. (porcientos)

	A	B	C	D
1	MUNICIPIO	Valor de la producción agrícola	Valor de la producción pecuaria	Valor de la producción total
2			(miles de pesos)	(miles de pesos)
3				
4				
5	ESTADO DE MEXICO	100	100	100
6				
7	ZMT	8.17	13.83	12.18
8				
9	LERMA	0.7	0.4	0.49
10	METEPEC	0.99	0.66	0.76
11	OCOYOACAC	0.46	0.31	0.35
12	SAN MATEO ATENCO	0.24	1.17	0.9
13	TOLUCA	4.09	8.63	7.31
14	XONACATLAN	0.47	0.18	0.26
15	ZINACANTEPEC	1.21	2.48	2.11

FUENTE: Censo Agrícola, ganadero y ejidal, 1960.

A mediados de los sesenta la ganadería se desarrollaba en la parte aledaña a la ciudad de México, y se había extendido al Valle de Toluca y otras zonas, como Ixtlahuaca y Jilotepec. Pero hacia 1970 se advierte un descenso significativo en el valor de la producción en el conjunto de la zona de estudio, marcado por la disminución casi del 50% en el municipio de Toluca; a una tercera parte en Zinacantepec, y a poco más de la décima parte en San Mateo Atenco; en tanto que Lerma casi la duplicó; Metepec aumentó su valor productivo, Ocoyoacac lo triplicó, y Xonacatlán lo aumentó más del doble. (Ver Cuadro 11)

Cuadro 11: Valor de la producción pecuaria en los municipios que llegaron a integrar la ZMT, 1960 y 1970. (porcientos)

	A	B	C
1	MUNICIPIO	VALOR DE LA	PRODUCCION*
2		1960	1970
3			
4	ESTADO DE MEXICO	100	100
5			
6	Z M T	13.8	4.48
7			
8	LERMA	0.4	0.5
9	METEPEC	0.65	0.5
10	OCOYOACAC	0.31	0.67
11	SAN MATEO ATENCO	1.17	0.1
12	TOLUCA	8.62	1.93
13	XONACATLAN	0.17	0.29
14	ZINACANTEPEC	2.48	0.49

FUENTE: Panorámica Socioeconómica del Estado de México, 1960 y 1970.

Asumiendo que la inflación fue constante en ese período, ese decremento general en la producción pecuaria se relacionó con la grave disminución de terrenos de pastoreo y praderas artificiales, esto debido a la construcción del corredor Toluca-Lerma y la implantación industrial a lo largo del mismo, es decir, con la creación de la zona industrial del Valle de Toluca. Además, faltaba atractivo para la actividad debido a los bajos precios vigentes para los productos de ese subsector, lo que redundaba en una dificultad para mejorar la calidad del ganado, lo que presionaba sensiblemente sus potencialidades.

Aunado a lo anterior, y en relación con la producción de leche, no puede dejarse de lado que ésta se ha encontrado siempre muy determinada por la vecindad con la ciudad de México, es decir; y si además consideramos lo reducido de tierra de riego en los municipios estudiados, puede comprenderse que ya no existía más tierra para el cultivo de alfalfa, que ya no había hacia donde extenderse, y que por ello la estabulación fina y la

producción lechera habían alcanzado sus límites. (Evolución Agrícola en el Estado de México, 1976: 281)

Puede afirmarse, entonces, que para principios de los setenta se asistía al agotamiento de la producción pecuaria y de leche en la zona, precisamente a consecuencia del "cambio de uso del suelo", de pecuario a industrial y urbano.

2.2.3 Trabajo asalariado en el campo.

Como ya se ha mencionado, esa condición general de "marginación" para el conjunto de los ejidatarios perfilaba un panorama en el que muchos de ellos se desempeñaban como jornaleros, es decir, como trabajadores asalariados del campo, ya fuera por carecer de tierra donde laborar, o para lograr el complemento a su ingreso elemental.

El hecho que interesa subrayar aquí es que para 1970 el número de jornaleros registrados en los municipios que llegaron a integrar la ZMT era de 13,570 (peones asalariados), de los cuales 12,900 pertenecían al municipio de Toluca, y prestaban sus servicios prácticamente para todas las labores del campo, incluyendo el manejo de maquinaria agrícola. (Panorámica Socioeconómica del Estado de México 1970, datos relativos a los municipios de Lerma, Metepec, Ocoyoacac, San Mateo Atenco, Toluca, Xonacatlán y Zinacantepec, 1975)

Lo anterior resulta muy importante, ya que esa fuerza de trabajo sujeta a un salario representaba cerca del 50 por ciento de los 30,676 ejidatarios en activo registrados en esos municipios para ese mismo año (Ibidem.), poniendo en evidencia que existía en la zona un importante contingente de trabajadores agrícolas susceptibles de convertirse en obreros fabriles, y

que en principio conformaron el ejército industrial de reserva que habría de nutrir la gran industria en plena instalación; además de los casos de campesinos que se lanzaron a la fábrica para mejorar su difícil situación, sin dejar sus labores rurales del todo.

2.3 Separación de la fuerza de trabajo agrícola.

Ahora bien, a pesar de que el número de ejidatarios, tanto a nivel del Estado de México como de los municipios en estudio, se incrementó entre 1960 y 1990 (Ver Cuadro 12), la población trabajadora agrícola disminuyó drásticamente, con lo que asimismo el sector primario redujo su participación en el PIB.

Cuadro 12: Población económicamente activa en el Sector Primario, en los municipios que llegaron a integrar la ZMT, 1950-1990. (porcientos)

	A	B	C	D	E	F
1	MUNICIPIO	PEA 1950	PEA 1960	PEA 1970	PEA 1980	PEA 1990
2						
3	EDO DE MEXICO	100	100	100	100	100
4	ZMT	11.75	12.41	9.16	8.09	6.54
5						
6	LERMA	1.61	1.69	1.38	1.15	0.87
7	METEPEC	1.09	1.18	0.83	0.66	0.62
8	OCOYOACAC	0.92	0.73	0.61	0.54	0.45
9	SN MATEO A	0.64	0.65	0.41	0.4	0.21
10	TOLUCA	4.86	5.04	3.67	3.3	2.28
11	XONACATLAN	0.73	0.67	0.5	0.51	0.44
12	ZINACANTEPEC	1.9	2.45	1.76	1.53	1.67

FUENTE: Censo de Población y vivienda del Estado de México, 1950 a 1990.

La importante reducción del número de trabajadores agrícolas, a partir de 1960 y hasta la fecha, a pesar de no disminuir la producción de maíz en ese lapso, habiéndose incrementado la superficie cosechada del mismo, indica que la mayor parte de la fuerza de trabajo rural que se desempeñaba

en las actividades agropecuarias ha sido separada del campo, sin que éste haya reducido su volumen de producción.

En el marco de una disminución irreversible de la participación trabajadora en la agricultura a nivel del país, y a un ritmo más acelerado en la entidad, la PEA en el sector Primario en la zona de estudio pasó a representar una muy reducida proporción hacia 1990, inferior aún al promedio estatal. (Cuadro 12)

Tomando como línea de referencia lo que sucedió hacia 1950, encontramos dos cuestiones a señalar: que desde aquél año Toluca registraba ya una participación reducida de su PEA primaria en comparación con las décadas siguientes; y que San Mateo Atenco y Ocoyoacac durante los años cincuenta son los municipios que comparativamente presentaron una disminución mayor de la población trabajadora en la agricultura.

Sin embargo, a partir de los sesenta el decremento de la fuerza de trabajo rural es generalizada, reduciéndose en promedio casi a la mitad; aunque en los municipios de Xonacatlán y Zinacantepec no llegó a ser tan acentuada.

Durante los años setenta, cuando los avances tecnológicos llegan a mayor número de ejidatarios, la PEA agropecuaria baja en conjunto hasta apenas representar el 15% en promedio de toda la población económicamente activa, identificándose abiertamente Metepec y Toluca como los municipios donde la descampesinización avanza con mayor ímpetu.

Ya en los ochenta la disminución es incontenible, hasta representar menos del 4% de la PEA en Metepec y Toluca, y algo más en San Mateo Atenco que también se aleja de las actividades del campo. Los casos de Lerma, Xonacatlán, Zinacantepec y Ocoyoacac muestran que la tendencia a

continuar separando población laboral agrícola se mantiene, aunque a menor ritmo, y teniendo en cuenta que efectivamente sus áreas rurales aún presentan potencialidades productivas, y la cantidad de población radicada en ellas también es significativa.

2.4 Absorción de suelo ejidal por el crecimiento urbano.

La incorporación de tierra ejidal por el crecimiento urbano de la ZMT se ha dado básicamente dentro del municipio de Toluca, siguiendo dos vías diferentes pero complementarias: (a) absorción de suelo ejidal, a través de la invasión de tierras, y (b) crecimiento de las zonas urbanas al interior de los ejidos, debido a su propia ampliación influida ésta por la cercanía con la ciudad de Toluca.

En el primer caso, desde los años sesenta y hasta 1993 aparecen 9 ejidos que han sido absorbidos por el crecimiento urbano descontrolado, la mayoría parcialmente y dos en su totalidad. Tenemos así que el ejido de Santa Ma. de las Rosas Yancuitlalpan, con 32 Ha. de dotación original, resultó expropiado totalmente en 1981, por lo que desapareció como tal. Otro caso significativo es el ejido de San Felipe Tlalmimilolpan, al cual le fueron expropiadas 116 de las 124 hectáreas con que fue dotado, por lo que también ha dejado de existir. Esos dos ejidos se localizaron al sureste de la ciudad. (Estenoz, 1994: 143)

Asimismo, el ejido de San Mateo Oxtotitlán, al poniente de Toluca, ha visto expropiadas 279 hectáreas, de las 620 con que fue dotado, y 104 Ha. se encuentran en proceso de expropiación. Esto representa más de la mitad de su extensión. Algo similar ha sucedido en el ejido de San Buenaventura, que con una dotación inicial de 334 hectáreas ha resentido la disminución de 142 a través de la expropiación, además de que otras 30 se encuentran

en proceso de expropiación. También en el poniente de Toluca, el ejido de Capultitlán, que había sido dotado con 1,176 Ha., le fueron expropiadas 166, y otras 120 están en proceso de expropiación. (Ver Estenoz, 1994: 144-145)

Cabe señalar que si bien los ejidos mencionados no han sido expropiados totalmente, esto no significa que estén sin invadir o que no hayan sido absorbidos por el crecimiento urbano. Tales son los casos de los ejidos de Sta. Cruz Atzacapotzaltongo, San Lorenzo Tepaltitlán, Santiago Miltepec y Santa Ana Tlapaltitlán (éste último para la implantación de grandes industrias en el corredor Toluca-Lerma), que sin haber sido objeto de expropiaciones importantes, o incluso sin haberlas sufrido, forman parte del área urbana actual, y continúan absorbiendo suelo ejidal.

En cuanto al segundo grupo, a la fecha hay quince ejidos localizados fuera del área urbana continua, aunque adentro de los límites del centro de población, que registran importante dependencia de la ciudad de Toluca, y que presentan niveles diversos de urbanización interna. Dentro de los que más se han urbanizado están los que aparecen en el Cuadro 13.

Cuadro 13: Mpio. de Toluca. Ejidos con solicitud de expropiación.

	A	B
1	EJIDO	POB. 1990
2		
3	SN PABLO AUTOPAN	16131
4	SANTIAGO TLACOTEPEC	9420
5	SN PEDRO TOTOLTEPEC	7890
6	CACALOMACAN	7154
7	CALIXTLAHUACA	6539
8	SN ANDRES CUEXCONTITLAN	5565
9	SN JUAN TILAPA	5139
10	SN MATEO OTZACATIPAN	5135
11		

FUENTE: Según datos de Estenoz, 1994: 46

Los otros ejidos, también localizados dentro del área del centro de población son: San Antonio Buenavista, San Cristóbal Huichochitlán, San Martín Totoltepec, Santiago Tlaxomulco, San Marcos Yachihuacaltepec, Santa María Totoltepec y Tecaxic. (Estenoz, 1994: 146)

Según información de la Secretaría de la Reforma Agraria, Delegación en el Estado de México, hasta antes de 1986 se habían expropiado un total de 947.48 hectáreas en 14 ejidos ubicados en el municipio de Toluca, y de ese año hasta 1993 se efectuaron expropiaciones por 373.52 Ha., en 5 de esos 14 ejidos, lo que suma un global de 1,321 hectáreas absorbidas por el crecimiento urbano. Cifra a la cual hay que agregar 288 hectáreas, también pertenecientes a 5 ejidos de los anteriormente referidos. (S.R.E., 1993)

Por otra parte, como consecuencia de la expedición del primer Plan de Centro de Población Estratégico de Toluca (1985), se solicitó la expropiación de 703.7 has. de tierra ejidal para la constitución de reservas territoriales, y se preveía gestionar la expropiación de otras 1,501.62 has. para el mismo fin.

Los ejidos considerados en el primer caso fueron: (PCPET, 1985:)

Cuadro 14: Mpio. de Toluca. Ejidos solicitados para expropiación.

	A	B
1	EJIDO	HECTAREAS
2		
3	SN MATEO OXTOTITLAN I	106.2
4	SN MATEO OXTOTITLAN II	96.3
5	SN MATEO OXTOTITLAN III	52.3
6	SN BUENAVENTURA	150.4
7	CAPULTITLAN	145.8
8	SN LORENZO TEPALTITLAN I	83.4
9	SN LORENZO TEPALTITLAN II	69.3
10		
11	TOTAL	703.7
12		

FUENTE: Plan de Centro de Población Estratégico de Toluca, 1985.

Las expropiaciones previstas abarcaban las siguientes extensiones:

Cuadro 15: Mpio. de Toluca. Expropiaciones previstas.

	A	B
1	EJIDO	HECTAREAS
2		
3	STA CRUZ ATZCAPOTZALTONGO	193.09
4	SN ANTONIO BUENAVISTA	168.38
5	CALIXTLAHUACA	99.46
6	SANTIAGO MILTEPEC	254.56
7	SN MATEO OTZACATIPAN	212.81
8	STA ANA TLAPALTITLAN	120.32
9	SN CRISTOBAL HUICHOCHITLAN	397
10	SN MATEO OXTOTITLAN	56
11		
12	TOTAL	1501.62

FUENTE: Plan de Centro de Población Estratégico de Toluca, 1985

En total, se está hablando de 3 mil hectáreas absorbidas directamente del suelo agrícola del municipio de Toluca para el crecimiento de la ZMT. Y si consideramos los datos oficiales del uso del suelo en el municipio de Toluca para 1990, observamos que el suelo habitacional registraba una superficie de 4410.47 ha., que representaban el 67.8% de la superficie total, resulta que cerca el 75% de esa superficie correspondería al suelo incorporado al desarrollo metropolitano.

Lo que importa observar aquí, además, es que las expropiaciones realizadas en suelo ejidal, así como las que se tenían previstas, no se han realizado para constituir reservas territoriales, sino para el programa de regularización de la tenencia de la tierra. Esto se ha debido, sobre todo, a los obstáculos para la tramitación de las expropiaciones, así como el constante crecimiento de la población que se asienta en la ciudad de Toluca, y la consiguiente dificultad para controlar la ocupación de tierras ejidales, por la misma presión social sobre el territorio y la inexistencia

de alternativas para masas de población de bajos recursos (menos de 2 salarios mínimos de ingreso) de encontrar suelo para vivienda. (Ver Aguilera, 1994)

El hecho es que la ocupación de suelo ejidal no se ha detenido, y durante el período 1983-1988 la mayor parte del suelo ejidal circundante a la ciudad de Toluca estaba completamente invadida, estimándose una densidad promedio de 180 habitantes por hectárea; lo que a su vez ocasionó un incremento en el costo de la tierra ejidal, un incontenible asentamiento de población con ingresos bajos en las zonas urbano-ejidales, y el descontrolado crecimiento de áreas carentes de servicios públicos. (Ver Gómez, 1993: 22-23)

Finalmente, con la Nueva Ley Agraria, el crecimiento irregular sobre áreas ejidales se ha acelerado indiscriminadamente y en todas direcciones del municipio de Toluca, siguiendo las tendencias marcadas durante los ochenta, ya que la zona ya regularizada y en proceso de regularización se concentra básicamente sobre lo que queda de los ejidos de San Buenaventura y Capultitlán (al suroeste de la ciudad de Toluca), quedando aún miles de hectáreas ejidales en plena invasión, en espera de que le llegue su turno para poder ser regularizadas.

Asimismo, continua la ocupación de suelo ejidal sin regularizar, puesto que miles de ejidatarios están vendiendo sus parcelas "legalmente", únicamente con el visto bueno y aprobación de los comisariados ejidales, quienes dan fe de las operaciones y "ponen el sello" para legitimar las sesiones de derechos, al margen de que esas áreas estén contempladas como zonas urbanas y que, por ello, puedan recibir en algún momento los servicios necesarios.

Por su parte, y en una perspectiva que no parece tener límites, también en Metepec sigue la construcción de viviendas sobre tierra ejidal, en las mismas condiciones que en Toluca; y con la constante en cuanto a la incertidumbre de si habrá agua para dotar esas nuevas zonas habitacionales.

2.5 La política agropecuaria.

La política agropecuaria de los gobiernos del Estado de México entre 1960 y 1990 fue una respuesta favorable a los requerimientos o lineamientos federales, y directamente a las crecientes necesidades alimenticias de la zona metropolitana de la ciudad de México, además que resultó funcional al desarrollo de las relaciones capitalistas al interior de los municipios de la zona metropolitana de Toluca, en la medida que contribuyó a acelerar la separación de la población trabajadora agrícola, como consecuencia de la introducción de los avances técnicos en la producción, como debido al impulso para que mayores contingentes de trabajadores rurales pasaran a las filas de la fábrica y las artesanías.

La política del Estado a un nivel muy general se dirigió a dar seguridad a la burguesía agraria contra las expropiaciones, y a estimular la agricultura de exportación y de riego sobre la agricultura de temporal. Esto provocó el surgimiento de polos, con un desarrollo desigual en el sector agrario entre agricultura comercial y de subsistencia, lo que a su vez favoreció el fortalecimiento de una estructura social sumamente polarizada en su composición de clase. (Ver Hewitt, 1982: 17-23)

Como antecedentes para ubicar la política agropecuaria estatal entre 1960 y 1969, es conveniente considerar lo realizado hasta ese momento, resaltando el período 1951-1957, cuando se avanzó en la creación de la

Dirección de Agricultura y Ganadería; se dividió al estado en 8 regiones económico-agrícolas, que más tarde se convertían en 6 distritos económico-agrícolas, donde Toluca tenía importancia en la producción de maíz, trigo, hortalizas y forrajes, además de papa. (GEM, Evolución Agrícola en el Estado de México 1940-1975:)

Asimismo, en ese lapso se generó un avance en materia legislativa (las Once Leyes Agropecuarias); se creó el Centro Experimental Santa Elena, con participación federal y apoyo de la Fundación Rockefeller; se impulsaron los servicios de extensión y enseñanza agrícola, la asistencia técnica, la organización de productores, y la protección y aprovechamiento de recursos naturales. De hecho se inició la utilización de semillas mejoradas, y se aplicaron medidas fitosanitarias. Se constituyó la Central de Maquinaria de Toluca, para apoyo a los productores así como para incentivar el uso de maquinaria en las labores del campo, y se incrementó el uso de fertilizantes. También se dieron logros en la promoción pecuaria, llevando a la entidad a ocupar el primer lugar a nivel nacional en explotación de ganado bovino lechero, a través del impulso de los valles de México y de Toluca en ese renglón. (GEM, Evolución agrícola en el Estado de México, 1976: 201-240)

A pesar de todo, tan sólo se registró un moderado aumento en la producción agrícola estatal y en los municipios que llegarían a conformar la zona metropolitana de Toluca.

La perspectiva del gobernador Carlos Hank González (1969-1975), cuando el promedio de tenencia ejidal era de 1.5 ha. por familia, radica en plantearse como indispensable un aumento en los rendimientos agrícolas y "abatir el porcentaje de población dedicada a las labores agropecuarias, canalizándolas a las artesanías, la industria y los servicios". (GEM, Evolución

Agrícola en el Estado de México 1940-1975, 1976: 242)

Una primera acción de importancia administrativa fue la fundación del Instituto de Desarrollo Agrícola y Ganadero del Estado de México (DAGEM), con unidad de mando y criterio, para no depender de la instancia federal en la materia y poder desempeñarse con mayor fluidez y autonomía. Sus dos primeras grandes acciones fueron el Plan Maíz y el Plan de Comercialización Agropecuaria, con un total de 46 millones para créditos que el gobierno local destinó a financiar las actividades productivas del sector rural. Durante el sexenio 1969-1975 se canalizaron 1,586 millones de pesos, de los cuales 1,125 fueron créditos. (Ibid: 257-258)

El Plan Maíz abarcó en 1971 un total de 70 500 ha. divididas en tres zonas, de las cuales una abarcó 34 municipios del Valle de Toluca. Dicho plan implicaba el uso de semillas mejoradas, fertilizantes, créditos y asistencia técnica. El resultado fue que entre 1970 y 1973, se pasó de 841 mil ton. a 1,300 mil ton. El rendimiento promedio aumentó de 1 ton/ha. a cerca de 3 ton/ha. entre 1969 y 1975. (Ibidem)

Otra acción relevante fue la creación de la Productora Agroindustrial del Estado de México (propiedad de los productores) para poner en manos de los productores las últimas fases del proceso productivo en el ramo ganadero.

Lo anterior tenía que ver con la necesidad de planeación y promoción pecuaria, ya que el Estado de México necesitaba fortalecer su función de proveedor del Distrito Federal. En aquellos años la entidad producía para el D.F. cerca de 500 mil litros de leche, 250 millones de piezas de huevo y 9,350 toneladas de carne, lo que representaba más de mil millones de pesos anuales. Sin embargo, la demanda aumentaba, por lo que era

indispensable reforzar la capacidad productiva en el Valle de México y en el Valle de Toluca. (Ibid:281)

Ahora bien, es necesario tener en cuenta que la política agraria federal durante 1976-1982 se planteaba como objetivo fundamental la recuperación de la autosuficiencia alimentaria, perdida desde 1940 por las políticas de protección a los intereses de la gran burguesía agraria. El Estado argumentaba que ya no había más tierra que repartir, y que el verdadero problema era de productividad.

Otro componente fundamental de la política agraria del régimen fue la recuperación o el control por parte del Estado o del capital privado de las mejores tierras de los campesinos y su subordinación al proceso general de valorización del capital. Ese proceso de "modernización", iniciado en el período de Echeverría con una mayor intervención estatal en el terreno de la comercialización y con el desplazamiento o refuncionalización del capital usurero, no sólo trataba de crear condiciones para dinamizar la acumulación interna en el ejido, sino que se ponían en movimiento nuevos mecanismos para someter el proceso productivo campesino a una lógica capitalista externa -la de la burguesía y de las agroindustrias- y ya no únicamente de captar el excedente principalmente en la esfera del mercado. (Flores, Paré y Sarmiento, 1988: 46)

Para lograr lo anterior, se afina la legislación con miras a legalizar el arrendamiento de tierras ejidales. En ese contexto se crean los Distritos de Temporal en el año de 1977, y se instrumentan el Sistema Alimentario Mexicano (SAM) y la Ley de Fomento Agropecuario en 1980:

A partir de un reconocimiento de las deficiencias alimentarias de la población y su comparación con la dieta recomendable (distinguiendo entre

la dieta de la fuerza de trabajo efectiva y la subempleada), el SAM establecía las metas de producción de granos.

Por otra parte, se identificó a los campesinos de zonas de temporal como "los que tenían el mayor potencial de elevar la producción", por lo que deberían ser impulsados como productores de granos básicos. Los productores de infrasubsistencia, cuyos recursos demasiado reducidos (de 1/2 a 2 ha. de temporal) no les permitirían subsistir como agricultores, serían sujetos de la política de empleo y subsidio al consumo a través de un programa de reforestación y un sistema de tiendas rurales ligadas al sistema Conasupo-Coplamar. (Ibid, 47)

Se advierte que nuevamente se le asignaba al campesinado la tarea fundamental de producir granos, tal como había venido haciéndolo hasta principios de los sesenta. Sin embargo, con la cancelación del SAM y la aparición de la LFA se hace más evidente la preponderancia de la tendencia más conservadora del gobierno ligada a los intereses de la burguesía agraria del país.

Con la LFA se empieza a plantear la planificación de la agricultura en las tierras de temporal, hasta entonces reducto en su mayor parte de productores campesinos que actúan (salvo las agroindustrias) de manera relativamente autónoma y de latifundistas que dedican amplios terrenos a la ganadería extensiva. (Ibid, 48)

En ese contexto, y considerando la importancia que representaba para el desarrollo económico estatal el incremento de la producción y productividad agropecuaria, en la generación, disponibilidad y aprovechamiento de recursos alimenticios y materias primas, estas actividades debían ponderarse de interés público y beneficio social. Por

ello, resultaba indispensable constituir un organismo que permitiera integrar, coordinar y ejecutar con flexibilidad los programas de desarrollo agrícola y ganadero en la entidad, siendo creado, por lo tanto, el Organismo Público Descentralizado de carácter estatal denominado "Comisión Coordinadora para el Desarrollo Agrícola y Ganadero del Estado de México (CODAGEM), encargado de llevar a cabo los planes y programas sobre la materia de que se trata. (Gaceta del Gobierno del Estado de México, 13 de octubre de 1976)

Dentro de sus principales funciones estaban: la realización de programas de investigación agropecuaria en favor del mejoramiento de la producción y la productividad agrícola y ganadera; la gestión ante instituciones crediticias para desarrollar programas de producción en apoyo a los productores; promover la industrialización de los productos agropecuarios; apoyo a productores para el almacenamiento y comercialización de sus productos; promover la organización de los productores; organizar y operar programas de capacitación, así como establecer mecanismos de concertación y distribución de los insumos para incrementar la producción agrícola y ganadera e incluso el otorgamiento de créditos blandos a los productores de maíz.

Entre el DAGEM (1970) y la CODAGEM (1976) se observa una diferencia en cuanto a mayor racionalidad de esta última, sobre todo debido a la ampliación de atribuciones con respecto a las otorgadas a la DAGEM, lo que permitió a la comisión establecer una estructura orgánica más completa y autónoma. (Noguez, 1990: 121-122) .

Puede afirmarse que la CODAGEM representó la política agropecuaria más importante de esa década; aunque los resultados directos en la producción no fueron tan significativos, lo que puede comprenderse en el marco de la

crisis del sector que vivió el país en aquellos años.

Como resultado de la reestructuración del aparato público del estado, se decidió una sectorización única y se creó la Secretaría de Desarrollo Agropecuario (SEDAGRO) como la nueva instancia coordinadora del sector, llegando a cumplir esta función antes a cargo de la CODAGEM, la que tendría a partir de ese momento funciones específicas de crédito y asesoría técnica. Sin embargo, ese cambio resultó lento, debido a la importancia que llegó a alcanzar la CODAGEM.

Puede decirse que la SEDAGRO representa la tercera etapa de la función política agropecuaria, con una mayor autonomía sectorial. La estructura administrativa creada por la SEDAGRO en 1981 se caracterizó por ser reducida, toda vez que sus funciones eran básicamente de mando y de coordinación con las demás instancias agropecuarias para el logro de los fines estatales y nacionales sobre la materia.

La política agropecuaria, en la medida que se expresó en un conjunto de acciones que orientaron y promovieron la producción rural hacia el monocultivo de maíz, en su mayor parte para el abasto de la ZMCM, y que afectaron el empleo agrícola al separar importantes flujos de fuerza de trabajo campesina para la industrialización y la terciarización, marcó el camino de la tecnificación rural, y posteriormente la urbanización del campo, impulsando el desarrollo del capitalismo en la agricultura al introducir la maquinaria agrícola y mejoras técnicas.

En el caso que nos ocupa, la política agropecuaria del gobierno federal se aplicó cabalmente durante los ochenta, consolidando la producción ejidal de maíz, y estableciendo una estructura administrativa con mayor racionalidad en cuanto a la función estatal en la producción primaria.

CAPITULO 3

LA INDUSTRIALIZACION Y SU IMPACTO EN EL SECTOR TERCIARIO

La llegada de la gran industria generó un impacto irreversible en el municipio de Toluca y los adyacentes, lo que se manifestó en una división del trabajo a su interior, derivando hacia los ochenta en la especialización productiva estrechamente vinculada con la creación de los parques industriales.

Con base en la hipótesis que guía esta investigación, en este capítulo se busca analizar la función que desempeñó el desarrollo del capitalismo en la industria, y que se expresó en la etapa de gran industria a partir de cuya implantación se dieron los cambios socio-territoriales más importantes y determinantes para la metropolización. Asimismo, la industrialización influyó significativamente en el sector terciario impulsando su desarrollo capitalista, lo que a su vez repercutió en la conformación territorial.

En ese sentido, se abordarán en primer lugar las tres etapas en la industrialización de Toluca y su área contigua: la de implantación de la pequeña industria; impulso y desarrollo a la gran industria, y creación de parques industriales.

3.1 La Fase de pequeña industria.

En el desarrollo del capitalismo en la industria de la zona en estudio, encontramos una primera etapa en la que el grado de avance de esa actividad se encontraba precisamente en la pequeña industria, cuyo alcance e importancia económica eran muy reducidos, razón por la cual el

impacto sobre el territorio también resultaba sumamente limitado.

Al interior de lo que llegaría a ser la ZMT, desde principios del siglo XX únicamente tenía cierta importancia Toluca, que si bien entre 1909 y 1944 había logrado una considerable diversificación de su industria, incrementando a la vez el valor de su producción, no lo fue así con establecimientos de mayor trascendencia. (Ver García, 1996: 167-193)

A excepción de fábricas de hilados y tejidos de seda y artiseda, las de tejidos de punto, cortinas y puertas de fierro, estufas y muebles de lámina, que podían catalogarse como nuevas en Toluca, las demás eran industrias ya existentes o que se habían creado después, pero sin los rasgos de las consideradas "modernas", y económicamente importante. Por ello, "Toluca siguió siendo, hasta 1944, un centro industrial de regular importancia y, más que otra cosa, destinado a producciones de consumo inmediato y orientadas al suministro de los mercados próximos". (Fabila, A y G, 1956: 112-116)

A pesar que después de ese año mejora algo su condición, no es lo suficiente para encauzar su conjunto industrial por caminos más importantes en comparación con los municipios conurbados con la ciudad de México, donde se estaban estableciendo las grandes industrias, y que contaban con una ubicación inmejorable, así como condiciones adecuadas para impulsar su industrialización acelerada.

Para 1955 Toluca contaba con cerca de 500 establecimientos, 83% de los cuales eran pequeñas empresas, que producían productos de consumo inmediato, así como talleres de tipo artesanal y de servicios para la vida urbana; en tanto que el otro 17% eran pequeñas empresas dedicadas a las actividades relacionadas con la molienda de trigo; la fabricación de

muebles de madera, tule y otros materiales; las fábricas de jabón, y los productos textiles, alimentos, servicios, y otros en un total de 61 compañías. (Cuadro 16)

Cuadro 16: Mpio. de Toluca. Indicadores de las principales industrias, por clases 1955

	A	B	C	D	E
1	Producto	NO ESTABLECIMIENTOS	PERSONAL OCUPADO	CAPITAL	SUELDOS Y SALARIOS
2		(absolutos)	(absolutos)	(absolutos)	(absolutos)
3					
4	TOTAL MUNICIPAL	484	13774	543'688	70'610
5					
6	Fabricación de alimentos	95	1102	19'417	4'988
7	Elaboración de bebidas	10	97	1'243	434846
8	Beneficio y fabric. prods. tabaco	2	828	69'982	5'265
9	Industria textil	46	1436	41'549	4'755
10	Fabricación prendas de vestir	43	136	572474	298682
11	Fabnc. calzado e ind. del cuero	57	288	6'219	787701
12	Industria y prods. madera y corcho	22	150	2'273	685212
13	Fabricación y repar. de muebles	3	112	1'795	265007
14	Industria editorial de impresión	15	343	4'655	1'730
15	Industria química	4	390	8'453	2'142
16	Refinación de petróleo y derivados	2	90	159590	601757
17	Fabric. prods. de hule y plástico	13	969	130'073	10'562
18	abric. prods. minerales no metálicos	36	3963	35'480	14'259
19	Fabnc. prods. metálicos	63	1406	51'775	5'535
20	Fabric., ensamble y repar	40	624	17'054	6'693
21	maquinaria y equipo				
22	Fabric., ensamble de maquina	33	2200	152'982	11'604
23	ria y equipo, apar. eléctricos)				
24	electrónicos				

FUENTE: Con base en datos del Censo industrial 1956, cifras de 1955, SIC.

En cuanto al número de empleados, la microindustria (entre 1-15 trabajadores) contenía el 33.2%; en tanto que la pequeña industria (de 16 a 100 trabajadores) daba ocupación al 66.8% restante, dejando ver que en conjunto se trataba de una cantidad importante de empresas muy pequeñas, encargadas de procesos de transformación relativamente

sencillos, y un número menor de industrias de mayor dimensión en las que la organización del trabajo correspondía a la manufactura, que se extendería varios años más hasta la llegada de la gran industria.

Para ese mismo año de 1955, cuando el municipio de Toluca ocupaba el cuarto lugar a nivel estatal, con un valor de la producción equivalente al 13.5% del total, superándolo los municipios de Tlalnepantla, Ecatepec y Naucalpan, entre las industrias de la construcción y las manufacturas de aparatos, máquinas y equipos eléctricos, cigarros y puros, artefactos de hule e hilados y tejidos, ocupaban el 43.9% de los trabajadores; pero las más importantes por el valor de la producción fueron las de artefactos de hule, cigarros y puros; aparatos, maquinaria y equipos eléctricos, molino de trigo, y productos de plástico, que representaron el 56.9% del total. (Ver Cuadro 16)

Hacia mediados de la década de los cincuenta se evidenciaban las primeras fases del capitalismo en la industria de la zona, ya que aumentaron los talleres con un número más o menos considerable de obreros en los que se fue implantando gradualmente la división del trabajo, y, de esa manera, la cooperación capitalista simple se convertía en manufactura capitalista. Así, acercaba la manufactura a las pequeñas industrias el hecho de que su base seguía siendo la técnica manual (como en los casos del ensamble de bicicletas, los hilados y tejidos); en tanto que aproximaba la manufactura a la fábrica la formación del gran mercado, de las grandes empresas con obreros asalariados, con un gran capital de inversión (por ejemplo, los artefactos de hule y la fabricación de productos de plástico).

Ese panorama muestra que la incipiente industrialización de Toluca había sido el resultado de los esfuerzos de empresarios locales, más que la

consecuencia de la intervención del Estado para promover la industria (como era el caso de los municipios conurbados con la ciudad de México). Más no por falta de incentivos económicos establecidos en la legislación sectorial correspondiente, sino por la carencia de una política industrial integral que considerara todos los requerimientos de la gran industria, ya que desde 1931 y hasta los años ochenta, el Estado no dejó de impulsar la protección de esa actividad; pero el problema es que hasta finales de los años cincuenta, aun no se contaba con las condiciones generales de la producción, ni los medios de reproducción de la población, a partir de las cuales la gran industria pudiera efectivamente instalarse en la zona. (Ver Capítulo 4)

3.2 La Fase de impulso y desarrollo de la Gran Industria y concentración en el corredor Toluca-Lerma.

Como resultado de la política de impulso a la industria, buscando aplicarla para lograr la transformación económica de Toluca y su área aledaña, se diseñó la estrategia de convertir el Valle Toluca-Lerma, y el vaso del río Lerma en una zona industrial y habitacional.

Así, en el año de 1963, y a través de la expropiación de parte de ejidos que rodeaban a la ciudad de Toluca, localizados al norte de la misma, se creó la Zona Industrial del Valle de Toluca (durante el gobierno del Dr. Gustavo Baz Prada 1957-1963), estableciendo siete secciones dentro de las que se encontraba lo que posteriormente se conocería como el Corredor Industrial Toluca-Lerma. (Gaceta del Gobierno Libre y Soberano de México, 8 de junio de 1963)

Dicha zona industrial se marcó sobre los ejes Toluca-Lerma, Toluca-

Naucalpan y Toluca-Ixtlahuaca-Pastejé, es decir, se eligió y delimitó una superficie específicamente destinada a la implantación industrial donde poder ofrecer al capital industrial terrenos con adecuada localización y a bajo costo, para promover la industrialización del Valle de Toluca.

Durante los años sesenta fue cuando los gobiernos federal y estatal decidieron dar el primer paso concreto para la instalación de la gran industria en el eje Toluca-Lerma y hacia el norponiente del Estado, siguiendo la dirección de la carretera a Atlacomulco, y sobre la ruta trazada por el ferrocarril, que en su trayecto desde la capital de la República hasta el norte del país, abría a la vez la vía Toluca-Ixtlahuaca-Atlacomulco.

Lo cierto es que la expropiación de una parte de los ejidos sentaba las bases para proyectar un corredor industrial intermunicipal de considerables dimensiones, teniendo como eje el Paseo Tollocan que comunica a Toluca con Lerma, y es a la vez el camino a la ciudad de México.

Esa acción del gobierno estatal resultaba más que obligada para promover la industrialización ya que, por un lado, las disposiciones de la Ley de Protección a la Industria fijaban como condición para acceder a la exención total de impuestos el que las empresas quedaran instaladas dentro de las zonas industriales establecidas por el propio gobierno del Estado, y aún no se contaba con esa área, al menos en condiciones aceptables; y por otra parte, si tenemos en cuenta que desde los años cuarenta empezó la instalación del corredor industrial Toluca-Lerma, el cual quedó ubicado en el tramo de la carretera México-Toluca que va de la ciudad de Lerma a la capital del Estado, pasando por San Mateo Atenco. (Sánchez, 1982)

Para que fuera posible la instalación de la gran industria, se requería poner en práctica una política de promoción y "motivación" hacia los industriales, y sobre todo acondicionar el territorio a las necesidades de los empresarios, que establecían sus exigencias para asentarse en la zona, particularmente dentro del municipio de Toluca y posteriormente en Lerma.

Desde finales de los cincuenta, y dentro de la política federal para impulsar la industrialización en las principales ciudades de la región central del país, que fungirían como satélites de la ciudad de México, la zona Toluca contaba ya con unas cuantas grandes factorías, dentro de las que destacan: Celanese Mexicana, con cerca de 600 trabajadores; General Motors, con más de 200; VAM que registraba 600 empleados; Automex con arriba de 2000; Carrocerías Toluca, con 500 trabajadores; Embotelladora La Moderna, en la que ingresaron cerca de 700 trabajadores; Gatte Ruber de México con más de 200 empleados, esta última ubicada en el municipio de Lerma, las primeras localizadas varias dentro de la ciudad de Toluca y algunas en lo que posteriormente sería el Corredor industrial Toluca-Lerma (CITL) (Ver Aranda, 1991: 70)

Salta a la vista la importancia de la industria automotriz terminal en esa etapa de industrialización en la zona, así como su filiación con empresas localizadas en el Distrito Federal de origen transnacional. Esto último es necesario subrayarlo, tanto por el hecho mismo de que se trataba de empresas con "casa matriz" dentro de la zona metropolitana de la ciudad de México, como por la situación jurídica que guardaban, ya que los impuestos no serían recibidos en la entidad, sino que correspondían al D.F. donde tenían registrados sus domicilios fiscales.

Y si bien básicamente la localización de esa rama industrial obedece a las estrategias de los consorcios transnacionales que la controlan, la ubicación particular al interior del país está condicionada por el patrón de ocupación territorial de las actividades industriales y de los mercados. (Ver González, 1992: 37)

En ese sentido, es claro que la instalación de esas filiales representaba la ampliación del ámbito de influencia de la ZMCM, y una mayor vinculación económica y social entre la ciudad de México y Toluca-Lerma, desempeñando éstas la función de territorio viable y con las mejores facilidades para la instalación industrial, que además tendría su mayor mercado en la capital nacional, donde se encontraban más desarrolladas las actividades industriales, la fuerza de trabajo más capacitada y las condiciones generales para la producción.

Y si aceptamos con Garza (1985: 145) que el proceso de concentración industrial de la ciudad de México se vio reducido durante los años sesenta en favor de su región geoeconómica, o zona de influencia inmediata, que abarcaría la región central del país como un nuevo ámbito de concentración que a la vez amplía el del núcleo central ya desarrollado, entonces las ciudades más próximas a la de México (Puebla, Cuernavaca y Toluca) resultaron el territorio óptimo para esa concentración ampliada de la industria automotriz terminal, siempre y cuando estuvieran creadas las condiciones generales de la producción. (González, 1992: 75-84)

Los dueños del capital industrial para asentarse e impulsar las actividades productivas establecieron un conjunto de requisitos que abarcan tanto las condiciones generales de la producción, la infraestructura y servicios básicos para la industria, así como para la

reproducción de la población, en particular de la fuerza de trabajo (Ver Capítulo 4); pero además requerimientos para transformar a Toluca en una ciudad para la industria, capaz no sólo de ofrecer los servicios básicos para el funcionamiento productivo, sino además el acondicionamiento del territorio a fin de brindar los satisfactores sociales que los nuevos actores del proceso de industrialización exigían; a la vez que los cambios urbanos favorecerían la elevación del nivel de vida de los habitantes en general.

Todo lo anterior implicaba un cambio sustancial hacia la modernización del sector terciario, y el apoyo de la administración pública, así como los recursos de inversión indispensables a fin de emprender la gran tarea de urbanización para la industrialización de la zona. Así, la industrialización "empujaba" a la urbanización, y ésta era condición de aquella, por lo que se trataba de un proceso de urbanización-industrialización, cuyos rasgos particulares sólo pueden comprenderse y explicarse como partes centrales del desarrollo del capitalismo en las actividades económicas y de los cambios territoriales en la zona en estudio.

Resumiendo lo más importante de la industrialización hacia finales de los sesenta, puede hablarse de un primer período de impulso al corredor industrial Toluca-Lerma entre 1964 y 1969 con la llegada de 18 nuevas empresas, de las cuales 13 se ubicaron en el municipio de Toluca y 5 en Lerma. Se trataba de 13 grandes industrias y 5 medianas, sobre todo correspondientes a las ramas automotriz, química, textiles y de alimentos, con lo que se avanzaba en la consolidación de la primera, y las industrias química y textiles hacían su aparición, principalmente en Lerma, con lo que se definía el CITL como el eje de la futura zona metropolitana, a la vez que se demarcaba el territorio de articulación

central de la industrialización con base en la gran industria. (Ver Aranda, 1991: 70-72)

A inicios de los setenta, se abría un importante panorama para la entidad, y en apariencia sobre todo para el CITL, ya que por disposición del D.D.F. la industria tendría que ir a otras zonas del estado, y ninguna empresa se establecería en el Distrito Federal. Se consideraban también los municipios de Zinacantepec, Villa Victoria, Ixtlahuaca, Tenango del Valle y Tianguistenco. (El Sol de Toluca, 25/I/70)

En aquel año se consideraba a Toluca y Lerma como zonas de incremento industrial; aunque un factor determinante para lograr la instalación de grandes industrias era ofrecer un ambiente propicio al inversionista, que incluyera servicios completos, comercio progresista, centros de diversión, y otros. Asimismo, los inversionistas solicitaban más atención urbanística para la zona industrial, sobre todo la pavimentación del acceso a las plantas, ya que las industrias colindaban con ejidos y caminos vecinales.

Sin embargo, podría hablarse de un estancamiento en la zona Toluca-Lerma (puesto que hacía dos años que no se establecía ninguna industria), ya que Cuernavaca, Puebla, Querétaro y San Luis Potosí se llevaban las industrias, dado que ofrecían los terrenos a muy bajo precio y grandes facilidades. En el corredor tampoco se daba la ampliación de empresas, por falta de servicios públicos, urbanización, la especulación con terrenos e inexistencia de centros de capacitación de la mano de obra. Únicamente en Tianguistenco se ofrecían servicios completos. (El Sol de Toluca, 17/III/71)

De hecho, la última gran industria que se instaló en el CITL fue la empresa Automotores de Toluca en 1972, para fabricar las marcas Rambler y Jeep.

A pesar de lo anterior, en 1973 Toluca se situaba como la tercera zona del país, con una inversión importante que superaba a Guadalajara, ya que ascendía a \$ 4500 millones de pesos, puesto que se trataba de una zona moderna con maquinaria sofisticada. Asimismo, empleaba a 20 mil personas y gastaba en sueldos 55 millones al mes; no obstante, se registraba un freno en la inversión en la región debido sobre todo a la especulación con los terrenos. En ese año se encontraban 130 empresas instaladas, y la zona aportaba el 16% del total de la producción anual. (El Sol de Toluca, 16/VII/73)

Por su parte, Lerma no contaba aún con electrificación ni agua suficientes para impulsar su industrialización, lo que representaba serios obstáculos para avanzar en el acondicionamiento del Corredor Industrial Toluca-Lerma. No obstante, este último municipio podría salvaguardar el futuro de su zona industrial, ya que el precio de los terrenos se mantenía estable, a diferencia de lo que sucedía en Toluca.

En un balance de la situación industrial en el municipio de Lerma a inicios de 1974, se observaba lo siguiente: las industrias instaladas seguían dando tumbos. Lo que más les afectaba era el alza en el precio de las materias primas. La zona industrial funcionaba al 60% de su capacidad, para evitar despidos masivos. La fuerza de trabajo se constituía por 13 mil personas, pero no se esperaban contrataciones para ese año, sólo de trabajadores eventuales en la industria automotriz. Además, faltaban técnicos y profesionales. (El Sol de Toluca, 15/I/74)

Sin embargo, la actividad industrial en Lerma había despuntado a partir de los años setenta, sobre todo en el subsector de bienes de consumo no duradero, situación que explica porqué en esos años la industria textil en ese municipio era la rama predominante. Pero hacia 1975 la situación cambió, apareciendo el grupo de bienes intermedios con mayor impulso, debido al establecimiento de industrias de la rama química; aunque la rama de fabricación de productos de hule y plástico también es relevante en cuanto al personal ocupado, remuneraciones totales y valor agregado. (Ver Juárez y López, 1984: 57-58)

Para 1975, el corredor Toluca-Lerma participaba con el 6.6% de los establecimientos industriales de la entidad, el 8.8% del personal ocupado y el 9.5% de las remuneraciones totales; aportaba el 12.3% del total de activos, el 13.4% de la producción bruta total y el 11.7% del valor agregado. Destaca por su importante peso económico el grupo industrial de bienes de consumo duradero y de capital, debido a la instalación de las más grandes plantas de automotores en el país en ese entonces. (Ver Juárez y López, 1984: 60)

Para mediados de 1979 no habían aumentado pero si crecido las industrias de Toluca, ya que el 80% de empresas se habían ampliado, duplicando su capacidad de producción y empleo. Se habían "inyectado" 3 mil millones a la zona Toluca-Lerma en los diez meses previos a abril de 1979. (El Sol de Toluca, 22/IV/79)

Entre 1974 y 1979 el crecimiento industrial del corredor resultó difícil, afectado tanto por la situación internacional como por el contexto nacional, llegando a finales de la década a una situación crítica, ya que escasearon combustibles y materia prima, además de la deficiente

transportación en ferrocarriles. Por todo ello, disminuyó el ritmo de la producción, y no llegaron a instalarse empresas importantes a la zona. En cambio, se registraron 60 empresas dadas de baja en un año, de las cuales 15 cerraron por diversas razones.

Sin embargo, la excepción estaba en la industria automotriz en el corredor Toluca-Lerma, que prosperaba y abastecía el mercado local y le quedaba para exportar: eran los casos de VAM, General Motors y Chrysler.

3.3 Implantación industrial en el municipio de Ocoyoacac.

En lo que fue la tercera etapa de la industrialización en el CITL se dio mayor impulso a dos municipios periféricos a Toluca: Lerma y Ocoyoacac, en un esquema que buscaba configurar un circuito industrial en torno al corredor Toluca-Lerma, y que seguiría la ruta de la cuenca del río Lerma, llegando así a Santiago Tianguistenco, municipio no incluido en la zona metropolitana de Toluca, pero sí perteneciente al Valle de Toluca, y que mantiene una fuerte vinculación con la zona metropolitana de la ciudad de México. (Ver Plan Lerma Asistencia Técnica. Programa Industrial, 1973: 49-53)

Para 1971 se perfilaba la expansión hacia Ocoyoacac de la zona fabril toluqueña, conformando un eje Toluca-Lerma-Ocoyoacac. En este último municipio, con una población de 15 mil habitantes, se inició la instalación de cuatro primeras industrias en una superficie de 49 Ha: Zommer Industrial, Ecología, S.A. de C.V., Química Hoechts de México, S.A., y Proclain Mexicana, S.A. (El Sol de Toluca, 12/III/71)

El impulso a Ocoyoacac, que no habría de llegar muy lejos, y que buscaba

otros objetivos más allá de apoyar la industrialización en zonas agrícolas, se ubicaba dentro de la estrategia de zonas de nuevo atractivo empresarial, considerando a ese municipio, además de Lerma, Ameyalco, Almoloya y Santiago Tianguistenco. Particularmente se pronosticaba un gran porvenir a la zona Ocoyoacac-Tianguistenco, debido a los bajos precios de los terrenos y las obras de infraestructura existentes, en contraste con Toluca-Lerma que padecía de carencias fundamentales. De hecho, Ocoyoacac y Tianguistenco serían las “puntas de lanza” de la industria, en la perspectiva de integrar un eje industrial en la zona Toluca-Lerma-Ocoyoacac-Tianguistenco.

3.4 El caso de San Mateo Atenco.

En la zona de la cuenca del río Lerma la transformación socioeconómica causada por la industrialización se dio a través de dos vías: una debido a la inversión de capital industrial, básicamente localizado a partir del acondicionamiento del corredor Toluca-Lerma, que fue el detonante general de los cambios; y la segunda que se produjo en el cambio generado en algunos de los municipios del Valle de Toluca, sobre la base de su actividad productiva tradicional. San Mateo Atenco es típico de esta última vía, centrada en la confección de zapatos.

Si bien las primeras referencias de la industria zapatera en la zona lacustre se remiten a tiempos iniciales de la colonización española, el dato específico registrado acerca de la actividad en San Mateo Atenco corresponde a 1873. (Ver Archivo municipal de San Mateo Atenco, 1873)

Al parecer, la producción de zapato continuó en forma artesanal durante

muchos años, y fue hasta mediados de este siglo cuando el taller manufacturero se convirtió en fábrica de calzado, con lo cual la producción zapatera, además de constituir la continuidad del desarrollo industrial en la zona Toluca, representó la actividad a partir de la que se generó el cambio económico y social en ese municipio.

Superada la primera etapa de la producción zapatera, y en el contexto del desarrollo del capitalismo en el centro del país, surgió la segunda etapa en la cual se utilizaron máquinas mecánicas para la elaboración del calzado, lo que significó que el proceso laboral ya no fuera del todo manual. Asimismo, quedaba atrás la producción individual y la división del trabajo se imponía a la par con la cooperación y cierta especialización en el manejo de la máquina. El número de talleres aumentó, y por lo mismo la cantidad de trabajadores que conformaban las unidades productivas.

Una tercera etapa de la zapatería consistió en la utilización de máquinas que permitieron el paso del taller manufacturero a la fábrica propiamente dicha. Esa transición implicaba un cambio fundamental en el trabajador, que dejaba de ser un empleado manufacturero para convertirse en obrero calificado, así como un incremento sustancial en la productividad. (Albores, 1995: 319-320)

Este cambio productivo tenía su base tecnológica, ya que del uso de máquinas mecánicas se había pasado a las máquinas eléctricas; aunque aun no se llegaba a la producción totalmente maquinizada. Esto ya correspondió a lo que podría considerarse como la cuarta etapa, desde finales de los cincuenta hasta la actualidad, en la que el uso de la maquinaria ha tenido un gran incremento, profundizando mucho más la división del trabajo.

Ha sido durante esta última etapa cuando surgió la fábrica de zapatos, con el uso de maquinaria en todo el proceso productivo; aunque las diferencias entre unidades de producción no posibilitaron la generalización del avance tecnológico, coexistiendo pocas fábricas con tecnología desarrollada al lado de muchos talleres con distinto nivel de maquinización.

Desde luego que el cambio económico derivado de la industrialización zapatera conllevó el desplazamiento de las actividades primarias predominantes, obtención de productos lacustres y agricultura, a un sitio secundario.

Pero no habría de ser sino hasta mediados de los ochenta cuando se dio el impulso más importante a la industria zapatera de San Mateo Atenco, con el propósito de consolidar, ampliar y mejorar las instalaciones, mediante créditos de seis poderosas instituciones bancarias y el aval del gobierno estatal. Ese apoyo fructificó en la constitución de dos grandes empresas con más de 600 trabajadores entre ambas, lo que expresaba la recomposición y modernización de la industria zapatera en ese municipio, y los vínculos históricos con la ciudad de México, que se consolidaba como su mercado más importante. Asimismo, la perspectiva de conformar grandes industrias se orientaba a dar el impulso necesario para que algunas empresas pudieran exportar los productos.

3.5 Parques industriales y especialización productiva.

Reconstruyendo el camino de la industrialización en la zona de estudio, puede hablarse de una tercera etapa del proceso, caracterizada por un impulso gubernamental para la localización de las empresas en los parques industriales, así como a las industrias de exportación, con un repunte de

las ramas automotriz, química y de alimentos; pero, sobre todo, debido a que se definió la división territorial del trabajo entre los municipios que la integran, derivando en la especialización productiva entre ellos.

La instalación de parques industriales en la zona de estudio tuvo dos períodos: (1) A partir de 1972, en que se buscaba ser una alternativa de localización industrial, y (2) desde 1982, con la institucionalización de los parques a través de la creación del FIDEPAR, un fideicomiso expresamente establecido para la creación y regulación de parques industriales en el Estado de México.

Producto de la primera etapa, de la que fue una política federal de alcance nacional, que podía ser promovida por particulares, resultaron los parques industriales Lerma (1972) y El Coecillo (1980). Sin embargo, el crecimiento industrial no avanzaba como se esperaba, ni en la zona Toluca-Lerma ni en otros municipios en los que se pretendía impulsar, por lo que el gobierno estatal creó en 1982 el Fideicomiso para el desarrollo de parques y zonas industriales en el Estado de México (FIDEPAR).

El FIDEPAR surgió como un organismo auxiliar de la administración pública estatal, con la misión de promover y administrar parques industriales en la entidad, según lineamientos de la Secretaría de Desarrollo Económico, teniendo como atribuciones: adquirir inmuebles, crear reservas territoriales para industrias, y construir parques industriales, naves y bodegas; así como la inversión y reinversión de recursos para la promoción de parques. Esa política explícita de apoyo industrial a través de FIDEPAR buscaba dar coherencia y consistencia a la acción de promoción prevalescente, con base en la oferta inmejorable de suelo industrial urbanizado. (GEM, 1994)

En un recuento general de la década de los ochenta se pueden identificar tres subperíodos en cuanto a la dinámica industrial: (1) De 1980 a 1982, con un "nuevo" impulso industrial en el corredor Toluca-Lerma, así como un primer ensayo de localización de un parque industrial especializado, y el repunte de la industria automotriz en la zona Toluca; (2) Entre 1983 y 1986, signada por el fomento industrial con participación importante del gobierno, el estímulo a la industria de exportación y, dentro de ésta, el apuntalamiento de la industria automotriz. Asimismo, puede hablarse de una integración al interior del CITL, y (3) De 1987 a 1990, caracterizado por la consolidación de los parques industriales destinados a la industria de exportación.

En 1980 se declaró al municipio de Lerma, conjuntamente con Santiago Tianguistenco, ubicados en la Zona III-B (de Consolidación), como sede del primer parque industrial especializado en el ramo de la químico-farmacéutica, y toda vez que en esos años el ramo se encontraba concentrado en la zona metropolitana de la ciudad de México, y resultaba imposible expandirse más dentro de ella. (El Sol de Toluca, 9/1/80)

Paralelamente, Toluca se convertía en el primer municipio con zonas industriales: Jardines de Calixtlahuaca (sobre la carretera Toluca-Ixtlahuaca-Atiacomulco) y San Pedro Totoltepec serían los sitios. Se trataba de "polos" adecuadamente planeados para el crecimiento urbano, considerados dentro del Plan de Desarrollo estatal. (GEM, 1980, Plan de Desarrollo del Estado de México)

Como ya se mencionó, los dos primeros años de los ochenta fueron importantes para la industria, y especialmente la automotriz, instalándose otra planta de Motores Perkins; así como la nueva planta de

Carrocerías Toluca, y la construcción de un moderno almacén de refacciones de la NISSAN, este último en el corredor Toluca-Lerma. (El Sol de Toluca, 1/VII/80 y 7/VII/81)

Dentro del segundo subperíodo, y a pesar de que durante 1983 no se registraron signos favorables de recuperación, a finales de 1984 se reactivó el sector industrial, especialmente se amplió la industria automotriz, destacando General Motors y Chrysler, que aumentaban sus exportaciones. Los apoyos del gobierno eran importantes y consistían en: crédito a capital de trabajo, ampliación industrial, importaciones, exportaciones, desconcentración industrial y maquiladoras. También créditos que permitían aumentar la producción, tecnología y para sustituir importaciones. (El Sol de Toluca, 8/X/84)

Para mediados de los ochenta, el CITL presenta ya un proceso de integración de su planta industrial, debido a la existencia de industrias que eran compradoras y vendedoras de insumos y materias primas, y las cuales indujeron a otras industrias a instalarse en los parques industriales. El hecho es que la mayoría de las empresas obtenían insumos y vendían sus productos de otras ramas ubicadas en el propio corredor.

Así, la industria alimenticia adquiría al menos la mitad de sus insumos en el CITL, debido a la existencia de bodegas de la CONASUPO en el corredor, funcionando como importante abastecedor de insumos agropecuarios.

Por su parte, la rama elaboradora de telas y tejidos de fibras blandas y sintéticas, hacía sus compras de insumos parcialmente a empresas fabricantes de fibras textiles, también dentro del CITL. Y otro tanto sucedía con la rama dedicada a la confección de prendas de vestir, colchas

y ropa interior, que adquiriría parte de sus insumos a empresas de la rama textil. Este último es un caso típico de integración vertical que conjunta tres etapas del proceso de producción, y que es posible por la coexistencia de las empresas en una misma zona industrial.

También la rama dedicada a la fabricación de relojes, aparatos de precisión y joyería de fantasía, obtiene parte de sus insumos en empresas del corredor pertenecientes a las ramas que aportan productos plásticos y metálicos.

Asimismo, la rama fabricante de productos de madera, obtiene una parte de sus insumos de la industria química instalada en el CiTL. La rama fabricante de muebles y accesorios de madera, adquiere de las ramas productoras de madera y corcho, así como de la química, una quinta parte de sus insumos industriales. La fabricación de papel utiliza como insumos algunos productos de esta última.

En el caso de la industria química, particularmente la dedicada a producir solventes, ácidos, abrasivos, láminas decorativas y productos de limpieza, consigue insumos en otras empresas químicas y fabricantes de productos de madera, dentro del corredor Toluca-Lerma. A su vez, la industria química aporta los insumos necesarios para la industria de hule y plástico en sus procesos para producir envases de plástico, útiles escolares, manteles de hule y cintas rígidas y elásticas.

En cuanto a la elaboración de envases de aerosol, piezas de maquinaria, tubos depresibles, equipo de oficina, se utilizan insumos provenientes de la rama de papel, imprenta y editoriales. Y asimismo, las ramas de papel y productos del papel abastecen en la producción de bombas centrífugas,

fibras textiles artificiales, y válvulas para bombas.

Otro caso de integración se da entre la rama en la que se incluyen la fabricación de productos eléctricos y electrónicos, como transformadores y motores eléctricos, que obtiene sus insumos de la industria de la madera.

Un caso más lo constituye la industria automotriz, que adquiere parte de sus insumos, como piezas de defensas, ejes y suspensiones, a industrias complementarias de la misma rama metalmeccánica.

En términos generales, la mayor integración se encontraba en las ramas alimenticia, textil, vestido, química y productos metálicos que adquirirían más del 20% de sus insumos dentro del corredor Toluca-Lerma.

En cuanto a la relación del CITL con su entorno regional, esta era muy importante ya que el 70% de sus ventas se realizaba en la región central del país; aunque con el resto del territorio nacional no se registraba un intercambio significativo, a pesar de obtener 1.6 veces más de lo que vendía. (Ver Gobierno del Estado de México. Perspectivas de desarrollo del corredor Toluca-Lerma, 1986: 96)

Como preludeo y soporte para arrancar el tercer subperiodo, en 1986 se inauguró la primera etapa del parque industrial EXPORTEC, especialmente construido para empresas exportadoras o maquiladoras con alto nivel tecnológico, siendo el primero de maquila no localizado en la frontera norte del país, a raíz del Acuerdo Presidencial para poder instalar maquiladoras en todo el territorio nacional. La expectativa de impulsarlas en el corredor Toluca-Lerma radicaba en las ventajas que presentaba

particularmente Toluca: parques industriales y zonas fabriles aledañas, con amplias posibilidades de instalación. Lo anterior resultaba importante, ya que cerca de 70 empresas de Lerma, Toluca y Tianguistenco eran exportadoras. (El Sol de Toluca, 20/IX/86)

Para 1987 se contaba con tres parques en proceso y seis naves industriales en construcción, dos en Toluca y cuatro en Atlacomulco, para ofrecerse en arrendamiento o venta. (Ver Villa, 1993: 119)

Entre 1980 y 1988, la industrialización en la ZMT evolucionó favorablemente, lo que se muestra en el Cuadro 17.

Cuadro 17: ZMT. Principales variables industriales, 1980 y 1988 (porcentaje de participación).

1	A	B	C	D	E
2	TERRITORIO	NUMERO DE	EMPLEOS	REMUNERACIONE	INGRESOS BRUTO
3	Y AÑO	ESTABLECIMIENTOS			
4	EDO DE MEXICO				
5	1980	100	100	100	100
6	1988	100	100	100	100
7					
8	Z M T				
9	1980	9.1	11	11.6	16.9
10	1988	9.7	12.7	13.7	17.2

FUENTE: INEGI, 1981, 1989.

Y si bien las cifras no expresan un incremento muy importante en las variables consideradas, en todas ellas se registraron aumentos que, en el contexto de la crisis que vivía el país, si resultaban indicativos de un proceso industrial en consolidación y con perspectivas de crecimiento, y muestran que la participación de la zona en la producción industrial estatal ha ido en aumento, y que la gran industria seguía caracterizándose

por la intensificación de capital y la concentración territorial.

Según análisis de Rozga (1994), en lo relativo al empleo industrial en la ZMT sobresalen por su importancia las siguientes ramas, con la participación porcentual que se indica dentro del conjunto estatal:

38: Metalmecánica = 12.3%

35: Química = 12.2%

33: Industria de la madera = 11.1%

32: Textil = 9.7%

36 Productos minerales no metálicos = 9.7%

En todos los casos señalados se trataba de grandes industrias, principalmente las correspondientes a las ramas 38 y 35, puesto que eran plantas automotrices y empresas químicas de gran tamaño; mientras que las industrias de la madera, textiles y minerales no metálicos igualmente abarcaban medianas empresas también de importancia.

Al interior de la ZMT, la distribución de la actividad industrial por subsector indica lo siguiente:

Analizando en primer lugar lo relativo a empleos y remuneraciones, resultaron importantes, en orden jerárquico, los subsectores Metalmecánico, Alimenticio, Químico, y Textil. Situación similar se observa en cuanto a los activos fijos y formación bruta de capital fijo, en este último indicador, sin embargo, el sitio principal es ocupado por el subsector alimenticio.

Cuadro 18: ZMT. Distribución de la actividad industrial por subsector, 1989.
(participación porcentual)

	A	B	C	D	E
1	SUBSECTOR	EMPLEADOS	EMUNERACIONE	ACTIVOS FIJOS	FBCF*
2					
3	Z M T	100	100	100	100
4	31	21	16.6	18.2	33.4
5	32	12.6	8.4	4.8	6
6	33	2.8	1.3	1	0.6
7	34	3.3	1.8	0.4	1.1
8	35	19.7	19.6	17.3	26.1
9	36	4.8	3.3	2.4	0.9
10	37	1.3	1.3	1.2	0.5
11	38	34	47.6	54.9	31.5
12	39	0.5	0.1	0	0

FUENTE: Tomado de Rozga, L y Díaz Cuenca, E: "Estructura económica de la ZMT", 1994.

*Subsector 31: Productos alimenticios; 32: Textiles e industria del cuero; 33: Industria de la madera; 34: Papel, imprenta y editoriales; 35: Sustancias químicas; 36: Productos minerales no metálicos, maquinaria y equipo; 37: metalmecánicas básicas; 38: metalmecánica, y 39: Otras industrias manufactureras.

** FBCF: Formación bruta de capital fijo.

En cambio, en lo referente a la producción bruta y el valor agregado, aparecen como relevantes tres subsectores, en orden de importancia: el 38-Metalmecánico, el 35-Químico, y el 31-Alimenticio.

Cabe señalar que la diferencia significativa en cuanto al lugar que ocupan la industria metalmecánica y la química en producción bruta y valor agregado, tiene que ver con el hecho de que esta última elabora insumos de gran valor, pero no lo añade en la misma medida que la industria metalmecánica, que como puede advertirse es la predominante en la zona de estudio. (Rozga, 1994)

Complementariamente, es necesario considerar la participación de los

municipios que integran la ZMT en cuanto a los indicadores que se están tomando en cuenta, ya que esta información permitirá conocer su distribución territorial:

Cuadro 19: ZMT. Distribución de la industria manufacturera por municipio, según principales indicadores, 1989. (porcientos)

	A	B	C	D	E	F	G	H
1	MUNICIPIO	ESTABLECIMIENTOS	EMPLEOS	REMUNERACIONES	ACTIVOS FIJOS	FBCF	PROD BRUTA	VALOR AGREGADO
2								
3	ZMT	100	100	100	100	100	100	100
4								
5	LERMA	13.3	25.6	23.7	14.9	12.9	21	27.5
6	METEPEC	11.8	1.6	0.4	0.1	0.6	0.2	0.2
7	OCOYOACAC	3.5	4	1.2	0.6	1.8	0.9	0.4
8	S MATEO A	4.8	1.4	1	1.2	0.1	1.4	1.3
9	TOLUCA	57.8	64	72.3	82.5	84.2	75.5	69.3
10	XONACATLAN	2.6	0.2	0	0	0	0	0

FUENTE: Con base en datos del XIII Censo Industrial. Resultados definitivos. Censos económicos 1989. Estado de México. INEGI, 1992.

Con base en esta información, resulta evidente el alto grado de concentración territorial de la industria en los municipios de Toluca y Lerma, en lo que se conoce como el corredor industrial Toluca-Lerma, y si bien en relación al número de establecimientos municipios como Metepec, Zinacantepec o San Mateo Atenco tienen alguna importancia, esta no aparece ya en cuanto al número de trabajadores; en tanto que en lo relativo a remuneraciones, activos fijos y formación bruta de capital fijo, sólo Toluca y Lerma presentan relevancia al interior de la ZMT.

Para tener una visión más precisa de la participación municipal en el empleo industrial de la ZMT, veamos los siguientes datos: (Rozga, 1994)

TOLUCA: mostraba una marcada predominancia en los subsectores siguientes: 38-Metalmecánica= 96.2% (de la ZMT)

- 31-Alimenticio= 75%
- 36-Prods. minerales no metálicos= 54.8%
- 34-Papel y prods. de papel= 51.7%
- 35-Químico= 50%
- 33-Productos de madera= 22.6%
- 32-Textil= 40.3%

LERMA: presentaba una clara importancia en los subsectores:

- 37-Metálicas básicas=79.1%
- 32-Textil= 51%
- 33-Productos de madera=45.7%
- 34-Papel y prods. de papel= 35%
- 35-Químico= 34.6%

Los otros cinco municipios registraron cifras insignificantes, que no resultan comparables con las de Toluca y Lerma, como los casos de Metepec, que alcanzó un 13.3% del empleo manufacturero en el subsector 34-Papel y prods. de papel, y Zinacantepec con alguna importancia en los subsectores 33-Productos de madera, con el 24.1%, y el 36-Productos minerales no metálicos, con el 18.2%.

Cuadro 20:ZMT. Distribución del empleo manufacturero, 1988. (porcientos)

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1	UBSECTOR/MUNICIPI	31	32	33	34	35	36	37	38	39
2										
3	ESTADO DE MEXICO	12.7	15.3	3	5.7	19.2	5.9	4.3	32.7	1.2
4	ZMT	21	12.6	2.8	3.3	19.7	4.8	1.3	34	0.5
5										
6	LERMA	10.2	31.3	6.3	5.8	33.6	4.5	4.9	1.1	2.3
7	METEPEC	26.1	5	12.3	27.2	0	20.6	0	8.8	0
8	OCOYOACAC	23.1	0.5	0	0	64.5	0.2	0	11.7	0
9	SAN MATEO ATENCO	9	65.3	3	0.7	16.5	1.8	0	3.7	0
10	TOLUCA	23	7.4	0.9	2.4	14.3	3.9	0.4	47.7	0
11	XONACATLAN	49.9	6.8	6.7	0	0	12.4	0	24.7	0
12	ZINACANTEPEC	44.8	0.7	20	0	0	25.7	0	8.8	0

FUENTE: Con base en Censos económicos 1989. Estado de México. INEGI, 1992.

Si aceptamos que una cierta "especialización" industrial de la fuerza de trabajo estaría indicada por la ocupación de al menos el 33% de la misma en un determinado subsector, tenemos que: (Ver Rozga y Díaz Cuenca, 1994: 16)

- en la industria 31-Alimenticia, los municipios de Xonacatlán y Zinacantepec tendrían esa especialización.
- en la industria 32-Textil, los municipios de San Mateo Atenco y Lerma.
- en la industria 35-Química, Ocoyoacac y Lerma.
- en la industria 38-metalmecánica, el municipio de Toluca.

Tenemos, entonces, que hacia finales de los ochenta las ramas industriales de mayor importancia en la ZMT eran la metalmecánica, la industria química, y la industria de los alimentos.

Para ese mismo año, se estimó que la ZMT alcanzó un PIB de 12.54 billones de pesos corrientes, que significaron el 18.17% del PIB estatal, y el 1.9% del PIB nacional, lo que indica la creciente importancia de la zona a nivel estatal y regional. (Plan Regional Metropolitano de Toluca, 1991:3)

Asimismo, la sectorización productiva indicaba que el sector secundario representó el 59.75% del PIB; en tanto que el sector terciario llegaba al 39.07%, y el sector primario apenas aportaba el 1.18% del producto interno bruto metropolitano. (Ibidem)

Considerando exclusivamente a la ciudad de Toluca, se tiene lo siguiente:

Cuadro 21: Ciudad de Toluca. Producto Interno Bruto por sectores económicos, 1980 y 1988. (Millones de nuevos pesos de 1992)

	A	B	C	D
1	TOTAL	INDUSTRIA	COMERCIO	SERVICIOS
2		cantidad y %	cantidad y %	cantidad y %
3				
4	1980			
5	7438.6	4693.7 (63)	1761.4 (23.7)	983.15 (13.2)
6				
7	1988			
8	8152.5	5924.7 (72.7)	1472.8 (18.1)	754.9 (9.2)
9				

FUENTE: Tomado de Sobrino, J (1993) Funciones económicas predominantes del sistema metropolitano de México.

Después de permanecer como zona industrial muy importante, incluso a nivel nacional, la situación de la industria en la ZMT durante la década de los ochenta se mostró en una tendencia a la consolidación, tanto por su crecimiento sostenido de 1980 a 1990, sobre todo en el corredor industrial Toluca-Lerma, a pesar de la crisis que vivía el país, como debido a que se afianzó la localización de empresas dentro de los parques industriales, con la infraestructura y equipamiento necesarios, y los servicios complementarios en la zona urbana de Toluca, lo que favoreció la demarcación de las áreas industriales, y adecuadas condiciones para su desarrollo.

También, la construcción del Aeropuerto Internacional "José María Morelos" en 1984, hoy Adolfo López Mateos, representó el otro factor que contribuyó al apuntalamiento de la industria, tanto por el alcance regional de ese equipamiento, como por las posibilidades que se abrían para impulsar la exportación industrial; y que territorialmente significó una ampliación del área urbana, y de la influencia de la zona metropolitana de la ciudad de México, constituyendo un soporte fundamental para el futuro

de la industria local, en el contexto de los cambios "estructurales" que vivía el país en esos años, y que implicaron el "cambio de modelo" hacia una economía abierta. (Ver Gutiérrez, 1991: 50-58)

El crecimiento continuo de la inversión productiva en la ZMT dio como resultado que la participación de la producción industrial en el PIB estatal siguiera siendo superior al generado por el sector terciario (Ver Sobrino, Lj, 1993); y de haber sido Toluca transformada y adecuada a las necesidades de la industria, ya en los años ochenta se advierte que ésta tiene que responder a los requerimientos de la ciudad, incluyendo su localización, la cuestión ambiental y el impacto regional; así como cumplir con las exigencias de la organización territorial en función del desarrollo metropolitano en que se inscribe.

En ese sentido, resulta que la industria no sólo aumentó su nivel de empleo, de 40 182 a 46 938 plazas entre 1980 y 1988, sino que incrementó las instalaciones en los parques industriales. Según los censos industriales de 1980 y 1988 se instalaron 47 empresas, entre grandes y medianas. Por ello, ya que mantuvo su importancia en la estructura económica estatal, y toda vez que se convirtió en el factor más determinante de la terciarización de la economía, puede afirmarse que la actividad industrial se encontraba reforzando su presencia durante los ochenta, con lo que la propia zona metropolitana llegó a mostrar algunas de las características de las metrópolis industriales, en los cambios derivados de la emergencia de una importante clase media de profesionistas, técnicos y empleados, la consolidación de una creciente clase trabajadora, conjuntamente con un cambio en la escala social; y territorialmente se expresó en la ampliación de la zona industrial, y de una zona habitacional para los trabajadores fabriles. Paralelamente,

también se consolidó la zona urbana, y el núcleo de la misma, la ciudad de Toluca, se vio beneficiado como centro político, administrativo y cultural, incrementándose los servicios y sus perspectivas de avance metropolitano.

En la ZMT se ubicaban un total de 10 parques industriales, localizados en los municipios de Toluca, Lerma y Ocoyoacac.

En Toluca se encuentran seis parques industriales: Exportec I y II, El Coecillo, San Antonio Buenavista, Toluca y Toluca 2000. En Lerma están tres parques: El Cerrillo I y II, y Lerma. En el municipio de Ocoyoacac se localiza el parque industrial del mismo nombre.

Del total de parques industriales, los que cuentan con una mayor superficie total son: El Coecillo (1' 938 241 m²), Lerma (1 539 m²), y Toluca 2000 (1' 000 000 m²). El resto tiene una superficie total que va de 120,000 m². a 611,000 m². El parque más pequeño es el San Antonio Buenavista, que a consideración de autores como Gustavo Garza es uno de los más exitosos del Estado de México. (Garza ,1988)

Uno de los indicadores principales para dar cuenta del éxito de los parques industriales es la ocupación que registren. En tal sentido, sólo tres presentaban un porcentaje importante: San Antonio Buenavista (94%), El Cerrillo I (85%), y Exportec I (80%).

El resto de los parques industriales contaban con un promedio de 14 a 21 empresas instaladas, excepto el Exportec II y Toluca 2000, con 3 y 6 empresas respectivamente, debido a que se trataba de parques de reciente puesta en marcha.

Asimismo, el parque industrial que registraba el mayor número de empresas instaladas era el Lerma, con un total de 98 industrias pertenecientes a las ramas: Alimentos; Textil; Calzado e Industria del cuero; Madera y Corcho; Muebles y Accesorios; Papel; Química; Hule y Plástico; Minerales no metálicos; Metales básicos; Maquinaria, equipo y sus partes; Electricidad y electrónica; Automotriz; y Otras industrias manufactureras . Se trata, por tanto, de un parque diversificado, predominando las ramas Química y Textil.

En cuanto a reserva territorial, El Cerrillo I, ubicado en el municipio de Lerma, era el único parque que contaba con ella en una extensión de 250 000 m². En general, en el total de parques ubicados en la ZMT existía un promedio de 200 empresas, predominando las industrias pertenecientes a las ramas Química (47 empresas), Textil (29), Otras industrias manufactureras (27), y Metálicas básicas (20). (Ver Parques y zonas industriales, 1994)

Respecto a infraestructura, la mayor parte de los parques industriales cuentan con los servicios básicos: todos tienen agua, energía eléctrica, alumbrado público, pavimentación y teléfono. Sin embargo, únicamente el Ocoyoacac no cuenta con el servicio de alumbrado público. (Ver Parques y zonas industriales, 1994)

Los parques Lerma y Ocoyoacac se sirven de la línea de gasoducto que se conduce a través de la carretera México-Toluca. Asimismo, este último y El Coecillo, son los únicos parques que disponen de espuelas de FFCC, a través de los cuales transportan materiales o productos semi o terminados.

En lo relativo a servicios complementarios que requieren las empresas instaladas en los parques industriales, como son bancos, correos, telégrafos, gasolinerías, centros comerciales, clínicas y otros, son adquiridos en las zonas urbanas aledañas como Toluca, Lerma y Ocoyoacac.

Por su parte, el Aeropuerto Internacional de Toluca da servicio a todos los parques industriales, principalmente a aquellos colindantes a él; siendo éste uno de los factores de localización industrial más importante. Por tanto, estos parques ofrecen ventajas comparativas a las empresas que en ellos se instalan. (Ver Gutiérrez, 1991: 56)

En cuanto al tamaño de las empresas instaladas, únicamente los parques El Cerrillo I y Toluca contemplaban superficie destinada a pequeña, mediana y gran industria. Lo importante a considerar es que todos los parques industriales se encontraban ya en funcionamiento, y que la instalación de empresas continuaba; aunque no pudiera decirse que la mayoría eran exitosos, puesto que los porcentajes de ocupación en más de 7 casos eran menores al 80%.

En ese sentido, puede hablarse de que la ocupación del suelo por parte de la industria llegó a una fase de consolidación, ya que los parques industriales, como territorios acondicionados y proporcionados con grandes facilidades y bajo precio a los grandes industriales, contribuyen a reducir los costos del establecimiento y favorecer el funcionamiento de las empresas, convirtiéndose en puntos seleccionados del territorio para la actividad industrial, áreas exclusivas para la generación de plusvalía, con las ventajas de la integración industrial y la optimización de los recursos entre los empresarios.

3.6 Desarrollo del sector terciario.

En el marco de la expansión de las actividades terciarias en el Estado de México, como consecuencia del desarrollo industrial, especialmente en los municipios de Toluca y Metepec se impulsó la generación de muchas actividades pertenecientes al comercio y los servicios, puesto que únicamente así podía darse adecuadamente el crecimiento de la industria.

En efecto, el desarrollo industrial produce demanda de servicios fundamentales, como los bancarios y de seguros, abogados, contadores, médicos, y así sucesivamente; y resulta responsable, en todo caso, de la rápida expansión del sector terciario. (Kaldor, 1984)

Asimismo, la concentración de actividades industriales condiciona una inusitada expansión de las actividades terciarias: la actividad comercial, además de ampliarse, se especializa, lo mismo sucede con la actividad financiera; la red de enseñanza formal crece en forma importante. Los servicios personales también se amplían, multiplicándose los establecimientos de todo tipo; y que decir de la gama de servicios para el automóvil, así como aquellos necesarios para las edificaciones y áreas habitacionales urbanas. (Ver Singer, 1975) Y otro tanto sucede con los servicios de mantenimiento y reparación.

Igualmente se registra un crecimiento impresionante de la red de comunicaciones y transportes, como servicios básicos que a su vez generan servicios accesorios, y que fueron determinantes para la industrialización del corredor Toluca-Lerma.

Para tener una referencia del sector terciario antes de la

industrialización, veamos brevemente en que situación se encontraba hacia finales de los cuarenta, a fin de considerarlo como un período en que predominaba el pequeño comercio, es decir, las negociaciones de reducido tamaño y escasa capitalización, las que si bien no dejaron de existir con la llegada de los grandes almacenes, si pasaron a un segundo término en cuanto a los volúmenes de comercialización; y asimismo su impacto-territorial también ha sido muy diferente.

3.6.1 Pequeño comercio tradicional.

Considerando los más importantes rubros de los negocios comerciales, hacia mediados de los cuarenta el Estado de México ocupaba una situación muy por debajo de otras entidades federativas. Lo que significa que existía una reducida actividad de comercio, como resultado de sus limitadas producciones: en la agrícola, que era la principal, sólo una parte de ella tenía carácter comercial, puesto que la mayor proporción se orientaba al autoconsumo de los productores. Podría decirse que, en general, aún la economía del Estado mantenía muchos rasgos de la economía natural, en la que predominaban los pequeños comercios carentes de una organización propiamente mercantil, es decir, con reducidas inversiones y limitados volúmenes de ventas. (Ver Fabila, 1955: 153-154)

En cuanto a las categorías de los negocios, según el Padrón Comercial de 1944, de las 6,101 negociaciones distribuidas en el Estado (que registraban 44 grupos de compra y venta o comercios de bienes o mercancías materiales y 10 grupos de venta o servicios), Toluca contaba con 1,309, cifra que correspondía no únicamente a la importancia de la ciudad como tal, sino más bien a su rango como centro de distribución para casi la mitad del estado (Valle de Toluca, sur y oeste de la entidad), ya que

las comunicaciones de esas zonas confluyen directamente a la capital estatal. (Fabila, 1955: 155)

Sin embargo, en su gran mayoría se trataba de unidades comerciales de ocupación del propietario, que eran negociaciones poco desarrolladas, donde la principal fuerza de trabajo no son obreros o empleados, sino un director que las atiende. (Ver Padrón Comercial, 1944, "Establecimientos Comerciales")

Analizando la actividad comercial de la zona Toluca, y en el conjunto estatal, puede afirmarse que hasta antes de la industrialización no tenía importancia, lo que se explica por la misma limitación de la producción material predominante; pero también debido a que muchas de las compras de la población se realizaban en la ciudad de México, e incluso cantidad de comerciantes locales llevaban a cabo sus adquisiciones en la capital nacional para después revenderlos en Toluca.

Por otra parte, es necesario señalar la importancia de los tianguis y mercados semanales, especialmente el de los viernes en Toluca, que desempeñaba una significativa función en el desarrollo económico de la zona, por los elevados volúmenes de las mercancías intercambiadas, y su gran variedad.

De hecho, fueron los comerciantes de la ciudad, desde mediados de los sesenta, quienes presionaron a los gobiernos estatal y municipal para lograr la ampliación del cuadro comercial (centro), además de mercado de zonas y obras urbanísticas. Particularmente era prioritaria la delimitación del primer cuadro de la ciudad.

3.6.2 Gran comercio capitalista y crecimiento de los servicios.

Cuando los industriales interesados en instalarse en el corredor Toluca-Lerma plantearon la necesidad de contar con todos los servicios urbanos básicos en la ciudad de Toluca, tanto para la industria como de tipo personal, se inició un cambio en el sector terciario que derivó en la llegada de los primeros grandes almacenes comerciales a la ciudad, con lo que se inició la etapa del gran comercio capitalista, y paralelamente el crecimiento y diversificación de los servicios, ocupando dentro de estos un lugar especial los servicios bancarios.

El panorama comercial y de servicios hacia finales de los sesenta y principios de los setenta podría resumirse en los siguientes puntos:

(1) El comercio local adolecía de financiamiento, control de calidad, servicio, legalidad y sanidad;

(2) De los cerca de cinco mil comerciantes ubicados en el municipio de Toluca, el 90% eran pequeños establecimientos carentes de organización y sentido empresarial. El otro 10% se encontraba en manos de extranjeros y personas de otras entidades;

(3) La derrama económica de la población de Toluca y sus alrededores se iba al D.F., tanto por falta de competitividad como de variedad en los productos;

(4) Ya era importante el comercio ambulante, que había crecido desde finales de los setenta, y que realizaba sus ventas en las calles céntricas de la ciudad de Toluca.

(5) Los servicios predominantes eran: los servicios personales, para el hogar y diversos, representando el 43.6% de los establecimientos y el 38.2% del personal ocupado; y la preparación y servicio de alimentos y bebidas, con el 36.7% de los establecimientos y el 30.5% del personal ocupado. El resto no eran muy significativos, no apareciendo datos específicos para los servicios bancarios, ni para los de hotelería.

Sin embargo, un hecho que resultaba de la mayor trascendencia para la reconfiguración urbana de Toluca, y a la vez resultado de la industrialización y condición para su crecimiento, fue la llegada de grandes comercios provenientes de la ciudad de México hacia finales de los sesenta, como lo fueron Sears Roebuck de México y zapaterías Canadá, que vinieron a alterar la tradicional vida económica de la ciudad, tanto porque significaban una apertura comercial que contribuiría a evitar la competencia del Distrito Federal, a la vez que funcionó como acicate para la modernización del sector comercial local. Lo que interesa destacar es la presencia de tiendas en cadena, ya con la organización y los rasgos característicos de la maquinaria capitalista comercial, es decir, con alto nivel de concentración del capital comercial, y desarrollo de técnicas de intercambio. (Pradilla, 1982: 149)

Para 1971, se inauguró el centro comercial Blanco, también en la zona centro de Toluca, siendo el más grande hasta ese momento.

Para mediados de los setenta, pero ubicados en la zona sureste de la ciudad, en lo que hemos denominado el subcentro comercial detonado a partir de la reubicación del mercado Juárez y la Terminal camionera, llegaron a implantarse otros dos grandes almacenes departamentales: Aurrerá y Comercial Mexicana, con lo que definitivamente quedaba

establecida la etapa del comercio capitalista, con la participación de firmas representantes de grandes monopolios comerciales a escala nacional e internacional.

Como grandes centros comerciales, cuyo objetivo principal es lograr una concentración máxima de compradores a fin de acelerar el ritmo de circulación mercantil, y reducir los costos de funcionamiento, se convirtieron en verdaderos polos de atracción, con lo que se generó una cierta "centralidad" debida al movimiento del intercambio mercantil, o sea, que se amplió la configuración urbana de Toluca hacia la zona donde se instalaron esos comercios en grande, los que funcionaron como sitios de suministro mercantil al interior del área urbana así re-definida. (Pradilla, 1982:150)

Para 1985, la situación del comercio continuaba con el predominio y aumento de los grandes almacenes, que seguían concentrándose en la zona sureste; aunque también aparecían ya en otros rumbos de la ciudad, abarcando al municipio de Metepec (ya conurbado). Los nuevos almacenes, cuyo rasgo es contar con bodegas comerciales son:

-Super Kompras, Garcés, Gigante, Woolworth, Comercial Guerrero, Bodegas Aurrerá, Sanborns, Suburbia e Impecsa. Para 1990, el subsector comercio presentaba lo siguiente: (Ver Programa de investigación cultural, 1995: 79)

Cuadro 22: ZMT. Establecimientos y personal ocupado en el comercio, 1975 y 1993.

1	A	B		C		D		E	
		NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS				PERSONAL OCUPADO			
2	MUNICIPIO	1975		1993		1975		1993	
3		ABS.	% ABS	% ABS	% ABS	% ABS	% ABS	%	
4									
5	EDO. DE MEXICO	12391	100	67623	100	34133	100	218350	100
6	Z M T	1798	(14.5)	7770 (11.49)		4269 (12.5)		28051 (12.85)	
7									
8	LERMA	58	(0.47)	281 (0.41)		121 (0.35)		869 (0.40)	
9	METEPEC	78	(0.63)	825 (1.22)		159 (0.46)		4353 (1.99)	
10	OCOYOACAC	47	(0.38)	244 (0.36)		125 (0.37)		832 (0.38)	
11	SAN MATEO A	24	(0.19)	315 (0.47)		34 (0.10)		630 (0.29)	
12	TOLUCA	1496	(12.07)	5569 (8.24)		3670 (10.75)		20263 (9.28)	
13	XONACATLAN	33	(0.26)	225 (0.33)		55 (0.16)		455 (0.21)	
14	ZINACANTEPEC	62	(0.50)	311 (0.46)		105 (0.31)		649 (0.30)	

FUENTE: VIII Censos Comerciales, 1975. Edo. de México, SPP, 1981, y X Censos Comerciales, 1988, Edo. de México, INEGI, 1993.

En el marco del incremento general de los establecimientos comerciales en la entidad, su aumento significativo en la ZMT estuvo relacionado con los crecientes requerimientos de consumo básico de la población que se fue asentando; pero también con el nivel de desarrollo del capitalismo alcanzado en el comercio, expresado como ya veíamos en la importancia del gran comercio dentro de los soportes del intercambio instalados en el ámbito urbano.

Así, mientras que en 1975 tan sólo se registraban en la ciudad de Toluca 24 tiendas de autoservicio y departamentales, que daban ocupación a 700 empleados; en 1993 el municipio de Toluca contaba ya con 3739 comercios en supermercados, tiendas de autoservicio y almacenes de rama, dando ocupación a 9,513 trabajadores.

En cuanto a los servicios, que en parte crecieron paralelamente y en relación directa con el comercio, y que a la vez como subsector terciario presentó su propio desarrollo , tenemos:

Cuadro 23. ZMT. Establecimientos de servicios y personal ocupado, 1975 a 1993.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I
1	MUNICIPIO	NUMERO DE ESTABL. BLECIMENTOS				PERSONAL OCUPADO			
2		1975	1980	1988	1993	1975	1980	1988	1993
3									
4	MEXICO	42293	53359	76110	136195	82041	118058	189539	326188
5	ZMT	5194	6205	8704	14938	9498	14440	24012	39171
6									
7	LERMA	234	231	305	733	291	359	561	1375
8	METEPEC	269	271	656	1581	351	400	1661	4400
9	OCOYOACAC	134	198	324	512	161	321	535	782
10	SAN MATEO A	5	234	364	1339	10	602	644	2554
11	TOLUCA	4071	4675	6321	9285	7902	11812	19338	27324
12	XONACATLAN	144	188	230	449	238	349	413	855
13	ZINACANTEPE	337	408	504	1039	545	597	860	1881

FUENTE: VII y XI Censo de Servicios. Edo de México, 1976 y 1993, SIC e INEGI.

Ese desarrollo de los servicios, ligado estrechamente a la metropolización, es un indicador de la tendencia a la terciarización del territorio, en la medida que la ciudad de Toluca, que por muchos años ha presentado precisamente una especialización en esa actividad, se ha convertido en fuente creciente de empleo en dicho subsector, con una ampliación y diversificación de las ramas vinculadas con los servicios bancarios y financieros, así como el importante aumento de los servicios de restaurantes y hoteles; a la vez que los servicios técnicos y profesionales también se han incrementado.

Ese importante aumento de los establecimientos y actividades de servicios en el territorio de la ZMT, y particularmente en Toluca-Metepec,

generaron el crecimiento de la población en el conjunto de los municipios que la integran, en la medida que miles de habitantes se fueron agregando a las ocupaciones correspondientes, llegando de otras entidades, o bien de la misma ciudad y localidades cercanas.

Asimismo, hay que tener en cuenta que los servicios abarcan una muy amplia gama de labores que requieren distintos grados de preparación y capacitación, por lo que los sectores incorporados incluyen desde trabajos sencillos y no bien remunerados, hasta especialistas o profesionales con experiencia.

Como factor que contribuyó en forma importante a la metropolización de Toluca, el crecimiento de los servicios siguió el camino de crear los soportes materiales del intercambio en la ciudad central.

Los cambios registrados hacia mediados de los ochenta ya reflejaban el desarrollo del sector terciario y especialmente de los servicios, en correspondencia con las funciones económicas y político-administrativas de la ciudad de Toluca como núcleo de la zona metropolitana.

El importante crecimiento terciario de Toluca y los municipios conurbados, especialmente Metepec y Zinacantepec constituye uno de los rasgos de la metropolización, en un proceso donde el capital comercial no sólo se ha empalmado al dominio del capital financiero, sino que aparece en un desdoblamiento donde se polarizan la concentración de capital en los grandes comercios, y la fragmentación de muchos capitales en el comercio tradicional; aunque el caso del comercio "informal" presenta también fuerte concentración de capital "fuera" del mercado legal.

Cuadro: 24. Municipio de Toluca: Servicios y su personal ocupado, 1985. (porcientos)

A		B		C		D	
1	RAMA DE ACTIVIDAD	NUM DE UNIDADES		PERSONAL OCUPADO		VALOR AGREGADO CENSA	
2		CENSADAS		TOTAL		BRUTO (millones de pesos)	
3		ABS.	%	ABS.	%	ABS.	%
4	RESTAURANTES, BARES Y						
5	CENTROS NOCTURNOS.	727	28.4	8407	30.0	1989	26.7
6							
7	REPAR. Y MANTENIM.						
8	AUTOMOTRIZ	447	17.4	1283	15.0	819	11.0
9							
10	OTROS SERVS. DE REPAR.						
11	PRINCIP. A LOS HOGARES	316	12.3	582	6.9	323	4.3
12							
13	SERVS. MEDICOS, ODONTO						
14	LOGICOS Y VETERIN. PRIV	282	11.0	737	8.7	579	7.8
15							
16	SERVS. PERSONALES						
17	DIVERSOS	255	10.0	569	6.7	339	4.5
18							
19	PREST. DE SERVS. PROFES.						
20	TECNICOS Y ESPECIALIZ						
21	EXCEPTO AGROPEC-FOREST	240	9.4	869	10.3	908	12.2
22							
23	TOTAL:	2267	88.5	12447	77.6	4957	66.5
24							

FUENTE: IX Censo de servicio. Datos de 1985. INEGI, 1991.

En un período intermedio, para 1985 el subsector servicios de la zona en estudio se había re-definido y marcado algunas tendencias de especialización, acordes con los cambios en las funciones económicas predominantes en Toluca como núcleo del territorio metropolitano, donde ésta y Metepec seguían siendo los municipios con mayor importancia terciaria. (Ver Cuadro 24)

CAPITULO 4

INTERVENCION DEL ESTADO EN LA METROPOLIZACION DE TOLUCA

Si bien en los capítulos anteriores aparece ya la participación del Estado, en el presente análisis se otorga una atención específica a su intervención en la función de modelador del territorio, considerando su actuación en cuatro dimensiones estrechamente relacionadas entre sí: (Ver Rofman, 1977: 28)

- 1) Ordenando el aspecto jurídico-administrativo, a través de la creación de condiciones favorables y apoyando la consecución de objetivos de los inversionistas privados.
- 2) Tomando decisiones acerca de la inversión pública en obras de infraestructura y equipamiento social, como complemento necesario de la acción privada, y en general como requisito para lograr dicha participación.
- 3) Regulando el proceso de apropiación del suelo y de control de las contradicciones que ella genera. (Ver Pradilla, 1982: 129)
- 4) Con acciones de "planificación" urbana.

La primera forma de intervención del Estado quedará evidenciada, sobre todo, con lo que fue la política de protección industrial a través de la que favoreció la implantación de la gran industria, y con ella la transformación del territorio del Valle Toluca-Lerma, puesto que además

de los incentivos fiscales hacía falta la adecuada administración para que la industria contara con el apoyo necesario a su funcionamiento, principalmente en la fase de instalación y arranque.

La segunda forma se observa claramente en la política regional, con las importantes inversiones sobre todo en carreteras y equipamiento para ofrecer oferta anticipada de suelo a los flujos migratorios provenientes de la ZMCM, inducidos para establecerse dentro del Valle de Toluca.

Asimismo, todo el acondicionamiento del territorio para hacer posible la industrialización requirió de importantes inversiones que se canalizaron hacia el corredor industrial Toluca-Lerma, tanto para crear las condiciones generales de la producción, como para hacer posible la expansión urbana de Toluca, y la propia conformación de la ZMT: apoyando la construcción de carreteras, la edificación de viviendas, y el suministro de infraestructura y servicios básicos. Lugar especial ha tenido la creación de parques industriales para favorecer la instalación de las empresas, y especialmente para las exportadoras, hacia las que se dirigió la construcción del Aeropuerto Internacional de la ciudad de Toluca.

Todo ese conjunto de obras, han significado la concentración de la inversión pública para propiciar la inversión privada, ésta principalmente en capital industrial y capital comercial, desde luego con apoyo del capital bancario.

La tercera forma de participación del Estado que interesa considerar se refiere al proceso de regularización de la tenencia de la tierra, por medio del cual se fueron legalizando los asentamientos populares derivados de la

invasión ejidal; así como la asignación de suelo para la instalación de empresas en los parques industriales.

La cuarta forma en que interviene el Estado se expresó en la política de desarrollo urbano, de gran relevancia en la Entidad y en la zona de estudio.

Como veremos a continuación, el conjunto de las acciones del Estado ha resultado determinante en el proceso de metropolización, preparando y favoreciendo la participación de la inversión privada, sobre todo para la industrialización y el importante desarrollo del sector terciario.

4.1 Política de desarrollo regional.

Los lineamientos para llevar a cabo acciones de alcance regional por parte del gobierno federal que incidieron directamente en la conformación metropolitana de Toluca entre 1960 y 1990, fueron básicamente los siguientes:

- 1) Desarrollo integrado de Cuencas Hidrográficas, a través de la Comisión del Río Lerma-Santiago;
- 2) Política de desconcentración y "descentralización", del gobierno federal y de la industria;
- 3) Estrategia de detención de la migración hacia la ciudad de México, considerando a Toluca-Atlacomulco como un POLO DE DESCONCENTRACION ECONOMICA Y DEMOGRAFICA de la zona centro del país. Esa vía implicaba el impulso a Polos de Desarrollo: en particular Toluca, Atlacomulco, Jilotepec y Lerma, dentro de los lineamientos del Plan de desarrollo de la

zona metropolitana de la ciudad de México y de la región centro. Además de las medidas de deconcentración por medio de los Organismos de Centros Estratégicos de Crecimiento (OCEC), encaminadas a la ordenación de la región centro del país. Se planteó la estrategia de aprovechamiento de la infraestructura en la zona metropolitana de Toluca-Lerma, para la redistribución de la población proveniente de la ZMCM. Específicamente, considerando al Estado de México como territorio para la desconcentración poblacional y económica.

Veamos algunos de los rasgos más importantes de cada una de esas estrategias regionales.

1) Comisión del Río Lerma-Santiago.

Sin duda un primer factor que influyó en el destino de la zona Toluca-Lerma fue el proyecto para desarrollar la cuenca alta del Río Lerma, dentro de la estrategia de desarrollo integrado de cuencas hidrográficas, impulsada por el gobierno federal, a través de la Comisión del Río Lerma-Santiago, que funcionaba ya desde 1953, buscando aprovechar la zona del Vaso del Río Lerma, y el propio vaso, así como instrumentar todo un plan de desarrollo a partir de las posibilidades de los recursos hidrológicos de esa cuenca. (Ver GEM: Cuarto, Quinto y Sexto Informes de Gobierno, 1961, 1962 y 1963, Estado de México)

Desde 1960 los gobiernos estatal y federal insistían en la necesidad de crear un organismo con capacidad técnica, administrativa y ejecutiva para realizar todos los estudios requeridos acerca de los recursos de abastecimiento de agua a la ciudad de México, sin descuidar el crecimiento

futuro de las ciudades "satélites" o paralelas a la gran metrópolis, como era el caso de las ciudades de Toluca y Lerma.

Esa vinculación entre la zona metropolitana de la ciudad de México y la zona Toluca-Lerma a través del abasto de agua para su explosivo crecimiento, muestra como ya desde aquellos años la federación incorpora a esa zona como parte de su ámbito regional, y que en adelante los cambios económicos, sociales y territoriales, fundamentalmente la industrialización que ya se preveía, llegarían desde la ciudad de México. (Ver Bataillon, 1972)

Y así como la industrialización venía desde la capital del país, el agua del Río Lerma se iba hacia allá, cada vez en mayores cantidades, en función de las crecientes necesidades de la zona metropolitana de la ciudad de México, en plena formación. Para ello, el gobierno federal continuó con la estrategia de desarrollo de la cuenca del Río Lerma, con una fuerte inversión de 360 millones de pesos, a fin de incrementar la producción agrícola, ganadera e industrial en una área de 129 mil Km², abarcando los diez estados por los que pasa el río. (Ver Serrano, 1993: 123-139)

Es importante considerar lo relativo a la cuenca del Lerma sobre todo por dos motivos: (1) porque la transformación de las lagunas resultó determinante en la conformación de la zona metropolitana de Toluca, especialmente por la construcción del corredor industrial Toluca-Lerma, que desde su construcción ha fungido como el eje del crecimiento de la misma, y (2) ya que, en compensación por el agua sustraída del Río Lerma, el gobierno federal realizó una serie de obras en los municipios afectados, como dotación de agua potable, drenaje, comunicaciones y escuelas, que

podrían caracterizarse en términos de componentes de las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo, tomando en cuenta que la mano de obra de las industrias fue suministrada en buena parte por esos municipios.

Como una de las políticas de mayor importancia en la zona, el gobierno federal mantenía las inversiones para abastecer de agua al Distrito Federal, por lo que ya en el año de 1967 eran 550 millones lo que se canalizaba a tal programa; dejando sentado, además, que ahora el caudal aumentaría a 5 m³/seg, supuestamente sin peligro de abatir los cuantiosos mantos de la ex-laguna, a pesar de que ya se contaban 14 años de estar siendo explotados. Paralelamente, se perforaba otro pozo en la zona para surtir del líquido a la ciudad de Toluca, ante la incesante escasez que afectaba distintas zonas urbanas, así como la periferia rural. (Ver Contreras, 1989: 262)

Siguiendo la estrategia de lograr el aprovechamiento integral de los recursos de Lerma, considerada como la cuenca más importante del país, adicionalmente se había obtenido un crédito por 47.5 millones de pesos del Banco Interamericano, y 15 millones del Gobierno Federal. Como parte importante de las obras concluidas, se tenían ya listos tres tanques de 115 mil m³ con aguas del Lerma para el D.F.. Asimismo, se terminaba prácticamente la desecación de las lagunas, y se estimaba que esos terrenos serían laborables en cuanto pasaran a los campesinos.

Ahora bien, esa estrategia, común a muchas experiencias de América Latina, y también aplicada en otras cuencas hidrológicas del país, tuvo su continuidad en la creación del Plan Lerma Asistencia Técnica (PLAT),

surgido como un organismo de planeación regional, resultado de los trabajos de la Comisión del Río Lerma-Santiago, con apoyo de NAFINSA y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y de la Organización de las Naciones Unidas (ONU). Y si bien sus objetivos se limitaban a la elaboración de estudios y programas de desarrollo, resultó muy productivo, llegándose a proponer un buen número de proyectos específicos de inversión para la implementación de esos programas, contribuyendo a lograr objetivos regionales. (Ver Arias, 1975)

Y fue precisamente dentro del Programa del Sector Industrial para el Estado de México 1973-1976, elaborado por el PLAT, que se diseñó, como el mecanismo más importante para la consecución de los fines de ese programa, la operación y reforzamiento de los "polos de desarrollo" detectados en la zona, mismos que se identificaban entre si en función de la cercanía al principal mercado del país, por contar con vías de acceso a los principales centros consumidores y/o proveedores, por los precios bajos de sus terrenos, y una adecuada infraestructura, así como en general tener una amplia red de servicios industriales. (PLAT, 1973, 43-53)

Con base en lo anterior, se identificaron en la zona del Valle de Toluca, los siguientes proyectos de zonas y parques industriales:

- 1) Corredor industrial Toluca-Lerma
- 2) Parque industrial Santiago Tianguistenco
- 3) Zona industrial Zinacantepec-Toluca
- 4) Zona industrial Ocoyoacac

La estrategia de polos de crecimiento se perfilaba ya en esos años, así

como todo un paquete de acciones para impulsar la industria en el Valle de Toluca, considerando precisamente éste como el "polo" a desarrollar, y cuyo eje se definía claramente en el corredor Toluca-Lerma. En estrecha relación y continuidad con esa estrategia, se impulsó también la de parques industriales, más cercana a la desconcentración, pero asimismo a partir del aprovechamiento de las potencialidades de desarrollo industrial a nivel local, tratando de llegar a impactar el nivel municipal o el microregional.

2) Desconcentración industrial y gubernamental.

La descentralización de la vida nacional, para impulsar mejoras en las distintas regiones del país, incluía necesariamente el proceso de desconcentración industrial, promovido éste particularmente a través de los decretos de descentralización industrial (1971 y 1972) que ya hemos comentado en el capítulo 2, al hablar de la política industrial que incidió en la conformación metropolitana de Toluca.

La referencia es que ya los municipios de Ecatepec y Naucalpan se encontraban saturados, por lo que las industrias habrían de instalarse "donde hicieran falta". De ahí que se designara tanto a Toluca como a Lerma como sedes idóneas para la ubicación de empresas, así como a otros sitios que permitieran la desconcentración de la ciudad de México.

Pero el factor que llegó a clarificar la política de desarrollo regional que impactaría en la zona de Toluca, fue la caracterización que particularmente se hizo de la ciudad de Toluca en el Plan Nacional de Desarrollo Urbano (1979), y en el cual se le designa como una de las

ciudades, dentro de la Zona Centro, sede de la desconcentración de 16 dependencias federales y 618 entidades paraestatales. (PNDU, 1979)

En principio, se le consideraba para la descentralización del Consejo Nacional de Educación Técnica (CONALEP), precisamente para instalarse en la zona metropolitana de Toluca.

Particularmente, se le consideró dentro de la zona conurbada del centro del país, como una ciudad con servicios regionales, sujeta a una política de "impulso moderado" en cuanto a desarrollo urbano. Esto equivalía a plantear que no se promovería la migración o relocalización de importantes cantidades de población; pero, como veremos más adelante, esa visión desde el centro, y principalmente para conveniencia de la federación, impedía que se previera un desarrollo ordenado y acorde con el crecimiento que ya se perfilaba; y no obstante, se promovió la migración al hacer de Toluca una "ciudad retén" para contener los flujos de población hacia la ZMCM.

3) Política para hacer de Toluca una ciudad retén de la migración.

Los lineamientos y acciones emprendidas por el gobierno federal que interesa analizar en este apartado, se refieren al ámbito de la región centro del país, ya que el Estado de México, y la zona metropolitana de Toluca dentro de éste, forma parte de un ámbito territorial que incluye los territorios de los estados de Hidalgo, México, Morelos, Puebla, Querétaro, Tlaxcala y el Distrito Federal.

El hecho es que para mediados de los años setenta las ciudades de

Cuernavaca, Toluca, Pachuca, Puebla y el Distrito Federal integraban ya un solo mosaico, y resultaba imposible detener su crecimiento.

En efecto, en el marco de las políticas hacia la región centro del país, y de la gran competencia entre los estados para atraerse industrias, situación que estaba provocando la anarquía en su desarrollo, el gobierno federal establecía que sólo éste tendría facultades para otorgar protección fiscal, siempre y cuando realmente se contribuyera al desarrollo regional, y se tratara de industrias nuevas y necesarias.

En tal sentido, y manejando como orientación general el objetivo de la instalación industrial en otras zonas del Estado de México, ya que se le consideraba en conjunto como territorio para la desconcentración, se estableció para Atlacomulco el primer Plan Piloto de Desarrollo Urbano en la Entidad; y era clasificada como "ciudad retén", por lo que se instrumentaría una reorientación en los lineamientos anteriores. Inclusive, hacia finales de 1980 se terminó la primera etapa de la vía Toluca-Atlacomulco, definido éste como polo de desconcentración económica y demográfica de la zona centro del país, considerada como una prolongación del Boulevard Isidro Fabela, con una extensión de 7.5 Km, 150 metros de ancho y 12 carriles, con una inversión de 400 millones de pesos. El costo total ascendería a \$ 2,200 millones. (El Sol de Toluca, 12/VII/80).

En relación con la estrategia regional de las "ciudades retenes", se remarcó que se trataba de un proceso escalonado, ya que el principal problema a resolver para que se instalaran las empresas en los nuevos polos de desarrollo, era la falta de vialidades y el agua potable; además de

ser indispensable la capacitación de la mano de obra.

Como puede verse, la estrategia de "ciudades retén" y la política de desconcentración iban de la mano, por lo que las ciudades "medias" seleccionadas cumplirían una función estratégica, ya que se buscaría reubicar hacia ellas un millón de habitantes. Así, poniéndose en marcha el Programa Horizonte XXI, con una inversión mayor a los 12,300 millones, se perseguía frenar el desproporcionado crecimiento de la población de la zona metropolitana de la ciudad de México, reubicándolas en 4 polos de desarrollo: Toluca, Atlacomulco, Jilotepec y Lerma. (Ver Plan de Desarrollo del Estado de México 1984-1987, 1984)

Con el propósito de lograr la descentralización, así como el ordenamiento de la región centro del país, se redefinió la estrategia de impulso a Toluca como polo de desarrollo, ya que desde la perspectiva regional el Estado de México era reconocido como un punto estratégico. Por ello, se buscaba aprovechar recursos e infraestructura. A la entidad se le asignó una doble función: propiciar la desconcentración poblacional de la zona centro del país, así como la económica.

De hecho, se inició en el estado el Plan de Desconcentración, en la región centro, y después, se iría aplicando a los estados de Morelos, Puebla, Tlaxcala, Guanajuato e Hidalgo.

Conjuntamente con lo anterior, el gobierno crearía 16 centros de población en los municipios, tanto del Valle Cuautitlán Texcoco y en el de Toluca-Lerma. Se propondrían centros estratégicos prioritarios y centros de impulso prioritario. Asimismo, inducir el incremento poblacional de las

zonas con mayores recursos naturales -agua-, y con mayores posibilidades de empleo. Como fundamentales en la promoción estarían Atlacomulco, Jilotepec, Lerma y Toluca. (El Sol de Toluca, 2/VII/84)

Puede afirmarse, entonces, que la política regional fue determinante en la conformación metropolitana de Toluca, ya que:

a) La estrategia de desarrollo de la cuenca hidrológica del Río Lerma resultó fundamental por las transformaciones territoriales que provocó, y que debido a la desecación de las lagunas de Lerma, contribuyó a establecer la interconexión entre las ciudades de Lerma y la ciudad de México; y que posteriormente generó la articulación de los territorios entre Toluca y Lerma, como eje sobre el que habría de crecer la ZMT, a la vez que unión de estos dos centros con la ciudad de México; aunque al gran costo que representó para la zona la pérdida de los irrecuperables recursos acuíferos que recibió por décadas la población de la zona metropolitana de la ciudad de México para su crecimiento explosivo;

b) Asimismo, la decisión del gobierno central para promover la desconcentración poblacional e industrial de la ciudad de México hacia la región centro del país, es decir, una desconcentración a corta distancia, originó que por la cercanía del D.F. con Toluca-Lerma y la accesibilidad, esta zona se convirtiera en territorio propicio para desahogar la saturación en la zona metropolitana de la ciudad de México. Asimismo, se canalizaron importantes recursos para la instalación industrial, ya que representaba una alternativa al ya saturado Valle de México.

c) En el mismo sentido de "resolver los graves problemas de la ZMCM", la

zona Toluca-Lerma recibió importantes inversiones en infraestructura, que la convirtieron en punto estratégico para cumplir la función de impulso a la desconcentración. Con ello, también se avanzaba en la integración de la región centro de México, cuya función de motor del desarrollo económico del país se consolidaba, en correspondencia con la ampliación del ámbito de influencia de la ciudad de México, la que, como ciudad principal, ya se había afianzado en su papel económico, y ese despliegue de sus fuerzas llevaba a la desconcentración localizada de las actividades económicas más dinámicas;

d) Complementariamente, y en el marco de la desconcentración administrativa, la política regional contribuyó a la re-ubicación de algunas dependencias federales que se instalaron en la zona Toluca y su área conurbada, con lo que finalmente se fortalecieron los lazos históricos entre la ciudad de México y aquella, coadyuvando al crecimiento de la ciudad de Toluca, así como a cambiar las funciones anteriores, y otorgándole responsabilidades de orden regional. Tales fueron los casos de CONALEP y LICONSA.

4.2 Política de protección industrial.

La política de protección e impulso a la industria en el Estado de México, enmarcada dentro de la política protectora a nivel nacional, tuvo su inicio con la promulgación de la *Ley de Protección a la Industria en el Estado libre y soberano de México*, de 1931. Lo más importante, para los fines de esta investigación, es que se definieron las condiciones en que las nuevas industrias interesadas en instalarse dentro del territorio estatal, así como las existentes podrían gozar de beneficios en cuanto a la tributación fiscal: las nuevas industrias sólo pagarían un 33.33% de los impuestos

correspondientes, y las radicadas que ampliaran instalaciones, el 50% de la tributación respectiva. Las primeras disfrutarían de esa exención por un término de diez a veinte años, y las segundas de igual gracia por un período de cinco a diez años. Asimismo, los criterios para considerar una industria como nueva abarcan la fabricación de artículos distintos de los que ya se producían en el Estado, las que utilizaran mejores métodos de elaboración que las empresas ya establecidas, la que se estableciera y diera trabajo a un número de obreros dos veces mayor que alguna empresa catalogada como más grande en sus operaciones. Asimismo, para gozar de las franquicias señaladas, las empresas establecidas cubrirían el requisito de que su ampliación produjera un aumento, o más del doble de la inversión en plantas y talleres, cuando la ampliación duplicara por lo menos su producción normal, y en los casos en que se diera trabajo a un número de obreros dos veces mayor que el promedio empleado durante cinco años. (Gaceta del Gobierno, 1931, No 24: 1)

La observación que más interesa resaltar es que los incentivos de la Ley de Protección a la Industria principalmente favorece la instalación de grandes industrias, puesto que sólo estas se encontrarían en posibilidad de cumplir con los requisitos fijados por la inversión que supone la producción de "nuevos" productos, o que la metodología productiva fuera diferente de la que se estuviera aplicando.

Para 1943 el gobernador del Estado de México, Lic. Isidro Fabela, establece el Decreto No 14 que contiene la *Ley para la Protección a la Industria en el Estado libre y soberano de México*, que es de hecho una ratificación de la anterior (1931), aunque con dos nuevos planteamientos de importancia: (a) para considerar una industria existente como ampliada, se agrega el caso

de que construyan habitaciones higiénicas para sus trabajadores, o mejoren los talleres y habitaciones existentes; y (b) se autoriza al Ejecutivo del estado para conceder exención total de impuestos, hasta por 6 años, a las nuevas industrias que se considere como más importante que las existentes, tanto por el monto del capital invertido o por el número de trabajadores, y que genere un beneficio especial para el municipio en que se establecieran. (Gaceta del Gobierno, 17/XII/43: 4)

En 1944 se expidió el Reglamento sobre la *Ley de Protección a la Industria en el Estado libre y soberano de México*, el cual presenta las siguientes novedades:

(1) se presenta una marcada diferencia entre los incentivos ofrecidos a las industrias que se establecieran dentro de las Zonas Industriales fijadas, y aquellas que lo hicieran fuera de las mismas. En cuanto a las primeras, las exenciones serían totales en los impuestos y derechos referidos en la Ley General de Hacienda vigente: sobre el Comercio; sobre Predial por lo que hace a nuevas construcciones y reconstrucciones; por Transmisión de Propiedad; sobre Capitales por lo que hace a préstamos, hipotecas y bonos; así como por Derechos de Registro Público de la Propiedad y del Comercio, por toda clase de actos o contratos relacionados con la industria que se estableciera.

Las condiciones particulares para los períodos de exención fueron:

Inversión de capital	Núm. de trabajadores	Años de exención
hasta \$500,000.00	hasta 100	8
de \$500,001 a \$1000,000	más de 100	10
de \$100,000.01 a \$2,000,000	más de 150	15
de \$2,000,000.01 y más	más de 200	20

En los dos últimos casos, los 5 años finales del período de exención las industrias tributarían 25% y 50% de los gravámenes señalados.

En cambio, para las empresas que se ubicaran fuera de las zonas industriales, las exenciones serían del 66.66%, y los períodos de gracia bastante menores. (Ver Gaceta del Gobierno del Estado, 11/XI/ 1944, No.39: 1-2)

Para 1945, siendo gobernador el Lic. Alfredo del Mazo, se expidió la *Ley de Protección a las nuevas construcciones, fraccionamientos industriales y residencias y obras de irrigación*. Lo interesante a resaltar es el hecho de que se estableció el disfrute de franquicias especiales en la tributación general por un término de 3 a 20 años, según el capital invertido y el destino de las obras en cuestión. En particular, se trataba de promover la construcción de fraccionamientos industriales y residenciales, considerando esta acción con un criterio muy laxo, ya que se les caracterizaba como tales a los terrenos urbanizados destinados para edificar locales industriales o habitacionales. (Gaceta del Gobierno, 1/XII/45, No 44: 1)

Igualmente resultó importante la reforma de 1947 a la Ley de Protección a la Industria en el Estado de México, en la que se marcó la obligación de fijar domicilio fiscal dentro del estado a las nuevas industrias ; y la reforma de 1950 en que se comprometía a las empresas a ocupar obreros y empleados oriundos de la región, o en su defecto proporcionar habitación a los trabajadores foráneos. (Gaceta del Gobierno del Estado, 1947, No 22)

Asimismo fueron relevantes las reformas de 1951, donde se dispuso que las industrias ya establecidas que ampliaran sus instalaciones pagarían únicamente un 50% de impuesto. (Gaceta del Gobierno del Estado, 1951, No 48)

La política de protección industrial continuó con diversas medidas y acciones, mostrando siempre la decisión gubernamental de promover y apoyar la industrialización en el Estado de México. Así, a finales de 1957 se creó la Comisión de Fomento Industrial del Estado de México, integrada por el gobernador de la entidad, tres representantes del gobierno del Estado y tres de la Asociación de Industriales del Estado de México. Las funciones de ese organismo fueron el estudio y la consulta de todos los problemas relativos o conexos al desarrollo industrial, con el objetivo de tratarlos al más alto nivel, así como favorecer las soluciones más adecuadas. (Gaceta del Gobierno, 31/XII/57: 2)

En 1961 se avanzó en cuanto a la localización específica de las industrias, como condición para acceder a las franquicias otorgadas en la Ley de Protección a la Industria en el Estado de México. Para tal efecto, se delimitaron las siguientes zonas en que habrían de establecerse las empresas: (Gaceta del Gobierno, 4/I/61: 1-2)

PRIMERA ZONA.- Distritos de Toluca, Lerma y Tenango del Valle.

SEGUNDA ZONA.- Distritos de Ixtlahuaca, El Oro y Jilotepec.

TERCERA ZONA.- Distritos de Sultepec, Temascaltepec y Valle de Bravo.

CUARTA ZONA.- Distritos de Chalco y Otumba.

En 1962, el gobernador Juan Fernández Albarrán (1961-1969) declaró la

exención de impuestos, tanto federales como estatales, para atraer nuevas industrias.

Otra de las medidas para promover la industrialización en la zona Toluca fue el subsidio de impuestos sobre productos de capitales a las industrias, que alcanzó el 50%, y que antes sólo se otorgaba a socios de la Asociación de Industriales del Estado de México. (El Sol de Toluca, 4/II/70)

Para 1971, y no obstante haber anunciado el gobierno que ya no habría más exención de impuestos, ya que en cambio se ofrecían servicios, urbanización, infraestructura económica, buena mano de obra y terrenos baratos, se estableció el subsidio a industriales consistente en descuentos en el impuesto del 1% sobre nóminas, a quienes utilizaran mano de obra local. (El Sol de Toluca, 27/X/71)

Desde principios de 1972, el gobierno estatal informó que ese año empezarían a tributar las empresas del Estado de México (unas 2500), ya que habían vencido los plazos de 10 y 15 años de exención. Esto significaría un incremento de \$400 millones en recaudaciones. Asimismo, se anunciaba que para 1975 todas las industrias tendrían que hacerlo. (El Sol de Toluca, 6/III/72)

Más adelante, el gobierno estatal estableció incentivos fiscales a empresas que crearan empleos, y exención de impuestos sobre productos del trabajo, a la vez que acceso a terrenos baratos, para las empresas que se instalaran en los "nuevos polos de desarrollo". (El Sol de Toluca, 6/XI/78)

Para fines de 1978, sólo quedaban 20 empresas que tenían incentivos fiscales. Los beneficios terminarían en 1980 en el Valle de Toluca, lo que permitiría una mayor recaudación fiscal, tratándose de grandes empresas de considerable capital y movimiento de productos. (El Sol de Toluca, 30/XII/78)

Vemos entonces como durante cuarenta años el Estado favoreció a los industriales, sobre todo a los grandes empresarios, puesto que una parte del capital originario de éstos procedió directamente del erario público en forma de exenciones de impuestos y otros beneficios. Aquí la función del estado consistió en facilitar y acelerar el paso del predominio de la producción agropecuaria a la producción industrial, transformando a la vez las relaciones de producción, e irrumpiendo con la lógica implacable de que la rentabilidad orienta la industrialización.

Sin el impacto de esa política, difícilmente se hubiera dado así el proceso de industrialización que se analiza; aunque por tratarse de un territorio cercano a la ciudad de México y su zona metropolitana resultó en una ampliación del ámbito de influencia de aquella, y por lo mismo, consecuencia de todo un sistema proteccionista encaminado a la implantación industrial selectiva.

4.3 Creación de las Condiciones Generales de la Producción.

Otra de las formas de intervención del estado que incidieron en la metropolización de Toluca consistió en acondicionar el territorio para hacer posible la producción industrial, es decir, haciéndose cargo de la construcción de aquella infraestructura básica para el funcionamiento de las unidades de capital, que no puede ser creada por éstas, ya que les

resulta irredituable; pero que son requisitos sin los cuales no es posible el proceso productivo. (Ver Altvater, 1983: 105-114)

Por condiciones generales de la producción se designa a ..."todas aquellas condiciones materiales que han de concurrir para que el proceso de trabajo se efectúe, pero que no forman parte de los medios de producción internos a la empresa". (Marx, 1968: 133)

Según Garza, junto con los instrumentos de trabajo, las condiciones generales de la producción constituyen los medios para que el proceso de trabajo se lleve a cabo. (Garza, 1985: 204)

La función principal de las condiciones generales de la producción es operar como apoyo al proceso de producción y valorización del capital, en forma directa como condiciones generales de circulación y medios de producción socializados; e indirectamente en las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo, en la determinación de su valor. (Garza, 1985:207)

Se trata de condiciones que no se identifican directamente con el proceso de producción, pero sin las cuales éste no podría ejecutarse, o sólo se lograría de un modo imperfecto... su función principal es operar como apoyo al proceso de producción y valorización del capital. (Ver Gans, J, 1986)

En el territorio que nos ocupa, durante la década de los sesenta, se llegó a lo que podría llamarse la primera fase en la creación de las Condiciones Generales de la Producción (GGP), que resultó fundamental; aunque aún

hacían falta varias obras para completar el conjunto de requerimientos que harían posible el acondicionamiento de la zona para el desarrollo industrial posterior, lo que se alcanzó en la década siguiente, concluyéndose en los primeros años de los ochenta.

1) Electrificación. Para la zona industrial, en 1960 se terminaron de ampliar las instalaciones generadoras, correspondientes al Sistema Miguel Alemán, que conduce la corriente, reforzando la capacidad de Toluca de 24 mil a 60 mil kilovatios.

Para 1966 se llegó a contar con cuatro fuentes de alimentación que resolvían a corto y largo plazo todas las necesidades de la ciudad: Ixtapantongo-Toluca, Subestación Alamo, de México a Toluca, Los Remedios, de México a Toluca, y Planta Hidroeléctrica de Tepuxtepeca-Toluca.

Complementariamente, se levantaron los postes para suministrar más energía eléctrica a la industria, proveniente de la planta de Necaxa, lo que venía a cubrir ampliamente las necesidades inmediatas y durante los siguientes años.

Hacia 1972, se terminó la subestación eléctrica en San Mateo Atenco, que generaría la corriente necesaria para la zona industrial Toluca-Lerma, así como para aquél municipio.

2) Hidrocarburos. Otra de las CGP que había sido insistentemente demandada por los industriales, por fin se lograba para la zona industrial (corredor Toluca-Lerma) a inicios de 1966: la nueva planta de Petróleos

Mexicanos, que suministraría todo el combustible y el gas requeridos por las empresas, y a bajo costo, localizada precisamente en el centro de la misma, sobre la carretera México-Toluca.

Durante los setenta se inició la construcción del gasoducto Venta de Carpio-Toluca, obra que se concluyó en 1982, así como el gasoducto para la zona Toluca-Lerma, desde Lázaro Cárdenas, con ramificaciones a Tianguistenco y Atlacomulco.

3) Sistema telefónico y postal. Como otra de las condiciones para la producción en la zona Toluca, se instalaban en el municipio de Lerma 320 líneas telefónicas subterráneas, para abastecer la demanda presente y futura de ese servicio. Esa obra permitía al municipio incorporarse dentro de las localizaciones indicadas para los industriales, a la vez que ir formalizando el proyecto del corredor Toluca-Lerma, que para los años setenta se consolidaba definitivamente. Asimismo, para mediados de los setenta, los municipios de Metepec y Zinacantepec contaban ya con centrales de teléfonos, ofreciendo a los industriales ese servicio básico; mientras que se instalaba maquinaria alemana para contar con un servicio moderno de telégrafos; y otro tanto se emprendía para el servicio de correos que era muy deficiente, y continuamente criticado por los industriales. Para 1967 ya estaba a disposición de la zona fabril el servicio de telex, que permitía la comunicación más moderna y de mayor alcance tanto a nivel nacional como internacional. En ese mismo año se inauguraba en Toluca la nueva central telefónica automática, con 5000 nuevos números y aumento de líneas, así como canales de microondas, lo que venía a situar la ciudad entre las mejor dotadas en comunicaciones a nivel nacional, y de largo alcance. Complementariamente, se establecía el

servicio de larga distancia con las ciudades de Poza Rica, Tehuacán, Salamanca, Morelia, Acapulco, Celaya, Córdoba, Cuernavaca, Guadalajara, Irapuato, México-Internacional, Monterrey, Veracruz, León y Chihuahua. (El Sol de Toluca, 1966-1967)

4) Medios de circulación.

Desde principios de los sesenta se concluyó la pavimentación de la carretera México-Toluca, que no obstante distaba mucho de ser una autopista, por lo que los industriales la señalaban como un obstáculo para impulsar la instalación industrial en la zona Toluca-Lerma.

Asimismo, se activó la construcción del Boulevard Circunvalación que, como ya se indicó más arriba, era indispensable para "cerrar" el principal enlace interno en la ciudad de Toluca, y a la vez conexión con la carretera a la ciudad de México. Finalmente, se concluyó el Boulevard que ligaba las carreteras México-Toluca y Toluca-Naucalpan: aunque sin pavimentación completa, dándose los primeros pasos firmes para establecer los lazos con la zona industrial del Valle de México, especialmente con los municipios de Naucalpan, Tlalnepantla y Ecatepec. Estas obras resultaban indispensables e impostergables, ya que, por un lado, la industria se encontraba al oriente de Toluca, y en la salida a Ixtlahuaca y Atlacomulco, es decir, hacia el norte, representando un requerimiento para reforzar los lazos históricos con esa zona; en tanto que la carretera al D.F. era sin duda una prioridad para acceder a la industrialización que se pretendía, ya que por ella llegaban las materias primas para muchas empresas, y también era el camino para llevar los productos al mercado más importante del país. Fue a mediados de los ochenta cuando la Autopista México-Toluca

quedó terminada.

Mención especial requiere la construcción del Aeropuerto internacional de Toluca, a partir de 1984, que dio un impulso decisivo a las exportaciones y por lo mismo a los parques industriales especialmente construidos para empresas exportadoras.

La otra obra vial prioritaria fue el Paseo Tollocan (corredor industrial), que llegó a detonar la industrialización en la zona Toluca-Lerma, y dar empuje a los programas habitacionales y comerciales de la ciudad de Toluca; así como levantó las zonas periféricas en cuanto a comercio y habitación.

Ahora bien, el hecho de que la "modernización" de Toluca le fuera exigida al Estado por parte de los industriales, es decir, que la ciudad se transformara en función de las necesidades de la industria, significaba que la urbanización, además de servir para la reproducción de la población, tenía como propósito principal ser el soporte de la industrialización que avanzaba firmemente.

4.4 Regulación de la apropiación del suelo.

4.4.1 Creación de AURIS.

La administración estatal del gobernador Carlos Hank González (1969-1975), dentro de los cambios que llevó a cabo en la entidad impulsó un conjunto de programas e instrumentos orientados a incidir en la planeación urbana estatal, como respuesta a la creciente conurbación con

la zona metropolitana de la ciudad de México, y los problemas que se generaron.

Ese conjunto de acciones se encaminaron a ofrecer soluciones a los problemas del desarrollo urbano estatal, en gran medida determinados por el crecimiento de la zona metropolitana de la ciudad de México, y el significativo proceso de redistribución de la población, con base en los cuantiosos flujos de migración que desde los años sesenta fueron llegando a los municipios conurbados de la entidad. (Ver Informes de Gobierno, 1970-1975, Estado de México)

El instrumento más importante fue la creación del Instituto de Acción Urbana e Integración Social (AURIS), como organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, con atribuciones que abarcaron desde la investigación del desarrollo urbano y regional, hasta la realización de proyectos y conjuntos habitacionales, incluyendo aspectos de organización y desarrollo de la comunidad.

Su ámbito de planeación cubrió las zonas más conflictivas del estado: Naucalpan-Zaragoza-Tlalnepantla, Nezahualcóyotl-Ecatepec, Teotihuacán-Chalco-Textcoco, Tultitlán-Coacalco, Toluca-Lerma-La Marquesa; de ahí que surgieran los primeros pasos consistentes en el campo de la atención a los asentamientos precarios.

Por medio de AURIS, se expropiaron miles de hectáreas de terrenos invadidos y se realizó un complejo proceso de regularización que incluyó, además de la seguridad pública en la tenencia de la tierra, el apoyo técnico y la promoción social como solución al problema de la vivienda.

A mediados de 1970 inició AURIS formalmente sus actividades, con un patrimonio inicial de \$ 20 millones de pesos. Esta institución que desempeñó una función fundamental en la urbanización e industrialización de la zona, a unos cuantos meses de iniciar sus trabajos, buscaría evitar que los acaparadores medraran con las tierras ejidales, promoviendo el cambio de uso, y así poder vender los terrenos para la construcción de casas habitación populares. (GEM, 1987: 84-89)

En adelante, las acciones de AURIS se enfocarían a: tierra, ciudad, industria, integración social y habitación. Uno de los problemas urbanos prioritarios era el de la zona Toluca-Lerma, donde vivían más de 110 mil habitantes, y que debido al auge industrial y económico podría llegar a tener una población de 750 mil; por lo que se planeaba una zona habitacional, un centro comercial y una zona residencial al norte de la zona industrial. En toda la zona se preveía el desarrollo urbano, rural, mejoramiento ambiental, vías terrestres y fraccionamientos industriales; además de impulso a Ocoyoacac, Santiago Tianguistenco y Zinacantepec, este último para la industria ligera. En estrecha relación con lo anterior, otro problema eran las zonas rurales, en las que el gobierno buscaba arraigar a los campesinos.

4.4.2 La CORETT y la CRESEM.

Ante la incontenible invasión y construcción ejidal en los perímetros de la ciudad de Toluca, y especialmente en la parte suroeste, oficialmente se procedía a la regularización de tierras en San Buenaventura, buscando poner alto a la invasión, inicialmente en 68 hectáreas del ejido que ya estaban ocupadas. Paralelamente, y muy cerca de ahí, la colonia El

Seminario, también producto de la ocupación ilegal, clamaba por los servicios elementales.

Hacia 1974 se estimaba que cerca de 50 mil personas de Toluca habitaban en 12 mil chozas, sin los servicios mínimos, producto de la constante invasión de terrenos en la periferia de Toluca, por lo que intervendrían CORETT, Obras Públicas y el Ayuntamiento. La situación había hecho crisis en los ejidos de Capultitlán (al sur de la ciudad), San Buenaventura (suroeste), San Mateo Oxtotitlán (al poniente), San Felipe Tlalmimilolpan (sureste), y Santiago Miltepec (al norte).

La intervención de CORETT resultaba determinante, ya que precisamente en 1974 se le otorgaba el carácter de organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio; y al igual que en los casos de los fideicomisos, esa comisión inició de hecho el proceso de regularización con una expropiación, acción que hace a un lado al propietario no obstante la indemnización. El punto clave está en tener presente que la necesidad de regularizar la tierra constituyó una cuestión de gran importancia para el Estado, tanto en lo económico como en lo político. (Ver Guevara, I y Navarro, B 1984: 90-92)

A principios de 1977, se acordó la expropiación de 70 Ha de los ejidos que circundan a Toluca: Tlalmimilolpan, Sta. Ma. de las Rosas, Capultitlán, San Buenaventura y San Mateo Oxtotitlán, según informes de la S.R.A., vía CORETT. Con ello, se esperaba terminar con las irregularidades. El problema era que "por ley" no se podía actuar, ya que al no haber una denuncia concreta del vendedor o del comprador en cuanto a la construcción dentro del ejido, toda vez que el ejidatario declaraba como

sucesor principal al que le compraba; y como nadie denunciaría los hechos, jamás podría comprobarse, y se indemnizaría con apego a la ley a los ejidatarios, para después iniciar la regularización de la posesión a los compradores adquirentes. Todo ello, era competencia federal, por lo que el gobierno estatal no podía actuar.

Entre tanto, los problemas urbanos se acrecentaron: 3 mil familias en cinco colonias ejidales sólo contaban con hidrantes como el único servicio. Tardaba la regularización, y el problema se agravaba a diario. Se carecía también de drenaje, agua, banquetas y pavimentación, así como alumbrado público; pero se continuaba construyendo a diario, de todo, de concreto o con cartones y palos, pero en total desorden. La zona de mayor incidencia era hacia el sur, donde se levantaba al menos una casa al día. Muchos hacían sus casas de noche, burlando la vigilancia.

Después de múltiples tropiezos y dilaciones, a finales de 1978 se decidió que en Toluca serían 6 ejidos los expropiados, con una extensión de 200 Ha., habitados por 8 mil jefes de familia y casi 50 mil personas.

Pero la cuestión que continuaba siendo más álgida en la zona era la expropiación de ejidos de Toluca por parte de la Secretaría de la Reforma Agraria, que posponía el proceso a fin de instrumentar un "plan piloto" de regularización urbana. Este se basaba en los criterios del Registro Público de la Propiedad, y se actuaría en los ejidos de San Mateo Oxtotitlán, San Buenaventura, Capultitlán, San Felipe Tlalmimilolpan y Santa María las Rosas, como los primeros a expropiarse para poder urbanizar la zona, y dotar de servicios públicos a miles de familias que irregularmente se habían asentado en los predios.

Se trataba de un problema difícil de resolver, ya que la Comisión de Regularización de la Tenencia de la Tierra (CORETT) se había convertido en un verdadero nudo burocrático, y se solicitaba que los gobernadores pudieran expropiar las tierras, ante la ineficiencia de ese organismo para contener las invasiones urbanas.

Para entonces, Toluca era un centro de especulación con terrenos ejidales, ya que ante la fuerte inmigración urgían fraccionamientos populares, puesto que prácticamente todos los terrenos ejidales circunvecinos a Toluca se encontraban a la venta, sin que las autoridades pudieran intervenir, ya que eran asuntos de competencia federal. El peligro era la pérdida de los ejidos como tales, y de su producción agrícola.

Se estimaba que unas 67,500 personas, 30% de las 225 mil de Toluca, vivían en 16 colonias ejidales; por lo que la única solución era jurídica, con base en el Art. 27, y la Ley de Asentamientos Humanos (1976); el Plan Nacional de Desarrollo Urbano (1978), y los programas estatales y municipales derivados de ellos. Es importante señalar que no se buscaba cambiar el régimen de propiedad, sino el destino del suelo.

En 1983, y con base en una decisión del presidente de la República se decidió la regularización de 44 mil hectáreas en todo el país. Poco después, se creó la Comisión para la Regularización del Suelo en el Estado de México (CRESEM), buscando regular el mercado inmobiliario, tratando de evitar la especulación, a través del control de las reservas territoriales; además de ofrecer suelo por medio de fraccionamiento social en las zonas aptas para el desarrollo urbano; evitar el establecimiento de asentamientos irregulares en los ámbitos rural y urbano. En tal sentido, se

apoyaría la autoconstrucción en donde avanzara la regularización. El caso más conocido, y que presentó ya las características y pautas a seguir en otras áreas fue lo sucedido en el ejido de San Mateo Oxtotitlán. (Ver Gomez, I, 1993)

La acción más importante para frenar la especulación con terrenos consistía en la compra por parte del gobierno de más predios, sobre todo en las áreas periféricas de las ciudades, en calidad de reservas territoriales. Para tal efecto, AURIS contaba con 100 millones, principalmente para el Valle de México, Toluca, Lerma, Ocoyoacac, Huehuetoca, Atlacomulco y Tianguistenco. (Ver Estenoz, 1994)

Asimismo, se buscaría terminar con los asentamientos irregulares, a través de la construcción de fraccionamientos populares en las zonas donde existieran éstos dentro de la ciudad. Tal situación se encontraba considerada ya en los planes de desarrollo municipal de 1981, pero bajo la figura de Fraccionamiento Social Progresivo. Para ese año, existían en Toluca 35 fraccionamientos de habitación popular; los Izcallis; 6 residenciales y dos residencial campestre, además de dos fraccionamientos industriales. (Ver Aguilera, J y Corral, D, 1993)

Y mientras se tenía lista la Ley de Asentamientos Humanos del Estado de México (1983), como el instrumento más eficaz para controlar el problema, en todos los rumbos de Toluca se agudizó el incontrolable tráfico de ejidos, que se daba prácticamente en todos los rumbos de la ciudad, señalándose a los comisariados ejidales y otros como responsables directos del desorden sobre tierras de cultivo. (GEM, 1983)

En un primer balance general de la situación, la CRESEM había identificado 15 colonias irregulares en Toluca, estando aún muy lejana la solución al problema, ya que 250 mil personas las habitaban, tanto en zonas ejidales como comunales. Finalmente, la Comisión de Regularización del Suelo en el Estado de México se dedica a la regularización de suelo en propiedad privada, y la CORETT continúa lentamente la regularización ejidal.

CAPITULO 5

LOS ACTORES SOCIALES Y EL PROCESO DE METROPOLIZACION

Como expresión territorial de los procesos sociales que tuvieron lugar en la ciudad de Toluca y los municipios colindantes, a través de las tres décadas que abarcan desde los años sesenta hasta principios de los noventa, la metropolización significó un cambio social irreversible, debido, sobre todo, al crecimiento y diferenciación de la población, ya que a la existente, que vivió y cambió con la industrialización y el aumento de las actividades terciarias, se agregaron los migrantes atraídos o traídos por la industria y servicios conexos y complementarios, marcando otro momento histórico que habría de oponerse a la hasta entonces predominante dinámica demográfica y económica de la sociedad rural.

Entre los principales factores que incidieron en esa dinámica demográfica se encuentra la intervención del Estado, el desarrollo capitalista de las actividades económicas, las relaciones de producción y los cambios en la organización de la familia derivados de la industrialización y las transformaciones sociales que trajo consigo.

Por ello, en este capítulo, se integran el análisis de la población, tanto en su dimensión cuantitativa como en lo relativo a su presencia como actores de la industrialización y la terciarización, no sólo de la economía sino también del territorio, con el correspondiente a los cambios en territorio que derivaron en lo que se ha denominado proceso de metropolización.

Población y territorio, entonces, constituyen una forma compleja de lo social, que se analiza en este capítulo en un caso de estudio particular.

5.1 Dinámica de la población.

Como vimos en el capítulo segundo, la industrialización de la zona trajo consigo un importante cambio social que se expresó tanto en el crecimiento general de la población, sobre todo la urbana, y un aumento de las ocupaciones industriales y comerciales a costa del sector primario; pero, sobre todo, se fue generando una redistribución de la población y la correspondiente reestructuración del territorio de los municipios que llegaron a formar parte de la zona metropolitana de Toluca.

La dinámica de la población entre 1960 y 1990 puede dividirse en tres momentos estrechamente relacionados entre sí: a) de 1960 a 1970, aproximadamente, cuando el aumento de la demanda de empleo en el corredor industrial Toluca-Lerma generó un importante crecimiento poblacional, sobre todo en Toluca y Metepec, este último al final de la década participa ya de la conurbación con la capital del Estado; b) durante la década de los setenta se observa una división socio-espacial de la población al interior de la ZMT, y c) en la década de los ochenta aparece la consolidación de las funciones metropolitanas en los municipios de la ZMT, con la semejanza y diferenciación en el uso del suelo a su interior, y la consiguiente diferenciación poblacional en el territorio, predominando el suelo habitacional como rasgo característico.

5.1.1 Crecimiento y distribución de la población, 1960-1990.

Durante los años sesenta, la población de la entidad, que ascendía a 1 897 851 habitantes en 1960, creció a 3 833 185 habitantes en 1970, de los cuales el 14.3% se encontraban asentados en la zona Toluca, es decir,

aproximadamente 271 641 habitantes, que llegarían a 403 979 en ese último año, siendo la tasa de crecimiento promedio anual estatal para la década de 7.3%, y en la zona Toluca de 4.0%. (Con base en Censo General de Población y Vivienda, 1960 y 1970, VIII y IX)

El crecimiento de la población en el período previo a la etapa de industrialización en los municipios que integran la ZMT, en particular entre 1930 y finales de los cincuenta, y la dinámica de ese incremento son el resultado más directo de la economía agrícola y comercial predominante, y si bien Toluca era el centro poblacional principal de la zona, otros municipios fueron los que alcanzaron mayores tasas de crecimiento intercensal, expresando en distintos momentos de la conformación metropolitana el lugar de importancia que tenían.

Cuadro 25: Población total en los municipios que llegaron a integrar la ZMT, 1930-1970.

	A	B	C	D	E	F
1		1930	1940	1950	1960	1970
2						
3	EDO DE MEXICO	990112	1146034	1392623	1897851	3833185
4	ZMT	158371	175786	212198	271641	403979
5	TOLUCA	89895	97962	115019	156033	239261
6	PERIFERIA	68476	77824	97179	115608	164718
7	LERMA	15511	17300	23623	27814	36071
8	METEPEC	13701	15460	17247	18915	31724
9	OCOYOACAC	9770	10255	12423	14574	19364
10	SAN MATEO A	6528	7267	9224	11287	18140
11	XONACATLAN	5598	7325	8582	10600	15237
12	ZINACANTEPEC	17368	20217	26080	31718	44182

FUENTE: Censos Generales de Población, 1930-1970. SIC.

Ese crecimiento de las poblaciones en los municipios de la periferia de Toluca (Xonacatlán, Zinacantepec, Lerma, San Mateo Atenco) tenía que ver con la Reforma Agraria y el carácter eminentemente rural de los mismos,

por lo que ese dinamismo se debía al incremento de la población campesina, tanto ejidal y en pequeña propiedad, que se incorporaba como fuerza de trabajo en los municipios ubicados en las riberas de las lagunas de Lerma. Es decir, que se estaba dando una mayor demanda de fuerza de trabajo rural en esos lugares; en tanto que los requerimientos de empleo urbano no aumentaban en Toluca, alcanzando este municipio incluso saldos netos migratorios negativos hasta finales de los años cuarenta. (Censo Genral de Población, 1930 y 1940, VI y VI)

Esa dinámica de la población correspondía a la etapa de urbanización que he caracterizado como pre-industrial. (Ver punto 5.2)

En cambio, fue hasta finales de los cincuenta cuando Toluca empezó a obtener las mayores tasas de crecimiento, en correspondencia con el incremento en la demanda de trabajadores industriales y, como consecuencia de esto, también el aumento de los empleados de comercios y algunos servicios, en principio aquellos relacionados con la industria. En ese decenio, San Mateo Atenco aún crecía a un ritmo importante, como consecuencia del desarrollo de la industria zapatera que se expandía en cientos de talleres domiciliarios a cargo de familiares, empleando tecnología de tipo artesanal, pero con aumento creciente de la producción, debido a la demanda continua de calzado por parte de habitantes de la ciudad de México.

Ya durante los sesenta, el crecimiento de Toluca fue superior al del promedio de los municipios periféricos, dentro de los que sobresale Metepec, con la tasa más alta a nivel municipal, incluso mayor que Toluca.

Desde entonces aparece el importante crecimiento de la población en el

municipio de Metepec, que pasaba de una tasa de 0.9% en los años cincuenta a una de 5.3% en los sesenta, y que despegaba como el territorio más funcional para servir de asentamiento a una población heterogénea que se incorporaba a las empresas recién establecidas en el corredor Toluca-Lerma. (Censo General de Población y Vivienda 1970, IX)

A nivel municipal, de 1970 a 1990 la dinámica poblacional fue:

Cuadro 26: Distribución y crecimiento de la población total de los municipios que llegaron a integrar la ZMT, 1970-1990.

	A	B	C	D	E	F
1	MUNICIPIO	POB TOTAL	POB TOTAL	POB TOTAL	T.M.C.A.	T.M.C.A.
2		1970	1980	1990	70-80	80-90
3						
4	EDO DE MEXICO	3833185	7564335	9815901	7	4.8
5	Z M T	403979	644769	886147	4.8	3.2
6						
7	LERMA	36071	57219	66912	4.7	1.6
8	METEPEC	31724	83030	140268	10.1	5.4
9	OCOYOACAC	19364	33952	37395	5.8	0.97
10	SAN MATEO A	18140	33719	41926	6.4	2.2
11	TOLUCA	239261	357071	487612	4.1	3.2
12	XONACATLAN	15237	19546	28837	2.5	4
13	ZINACANTEPEC	44182	60232	83197	3.1	3.3

FUENTE: IX, X y XI Censo General de población y vivienda, 1970, 1980 y 1990.

La tendencia al crecimiento periférico adquirió en esos años mayor consistencia, sobre todo por la dificultad de obtener suelo urbano en el municipio de Toluca. Esto evidenciaba la segunda etapa de la urbanización, que he denominado metamorfosis urbana de Toluca y conformación de la metrópolis.

Durante los años ochenta, según cifras censales, mientras que en la entidad su población creció 1.3 veces, Toluca lo hizo casi 1.4 veces. A

nivel municipal Metepec continuó con su elevado ritmo de crecimiento, 5.37%, significativamente mayor al de Toluca, que fue de 3.16% y de Xonacatlán, 3.97%; en tanto que Ocoyoacac registró la menor rapidez en su crecimiento, con una tasa de 0.94%. (INEGI, 1984 y 1994)

De acuerdo con las tasas de crecimiento promedio anuales observadas en la ZMT, se aprecia una disminución gradual en la década de los ochenta, pasando del 4.78% al 3.23%.

A nivel municipal, en los noventa se mantiene el impresionante ritmo de crecimiento en Metepec, pero asimismo repuntan Xonacatlán, por sus fuertes vínculos con la zona metropolitana de la ciudad de México, que aumenta en esa década su demanda de mano de obra para la industria de la construcción, y Zinacantepec que ve incrementada la dinámica de su crecimiento poblacional por la importante ocupación obrera en el corredor industrial Toluca-Lerma, desde los años setenta.

Por su parte, Toluca continúa con su dinamismo; aunque resulta que la periferia de la ZMT en conjunto creció con un poco más de rapidez que el municipio central.

Otro de los rasgos más significativos y típicos de la conformación metropolitana que nos ocupa es la integración funcional de un conjunto de localidades del propio municipio central al "tejido urbano" de la ciudad de Toluca, sobre todo cuando aquéllos alcanzan un crecimiento poblacional mayor a los 10 mil habitantes, aunado esto al afianzamiento de la infraestructura vial y de las redes de transporte colectivo que unían los centros de población al interior del área metropolitana.

Tales son los casos de las localidades de Capultitlán, Rancho de la Mora, San Buenaventura, San Cristóbal Huichochitlán, San Lorenzo Tepaltitlán, San Mateo Oxtotitlán y Santa Ana Tlapaltitlán, que para finales de los ochenta registraban poblaciones cercanas a los 20 mil habitantes cada una de ellas, y que hacia 1990 se consideraron como límites, dando paso a la configuración de un contorno más amplio e interrelacionado, caracterizado por zonas de pobreza semiurbana, marginales y con déficit en los servicios básicos; pero que en la dinámica metropolitana fueron accediendo a satisfactores que ofrecen las áreas urbanas. (INEGI, 1994)

Asimismo, durante los ochenta se registró alrededor del doble de las localidades existentes a finales de 1970 en el municipio de Toluca.

Todos esos cambios en la dinámica poblacional correspondían a la etapa de integración metropolitana, que abarcó aproximadamente los veinte años que van de 1970 a 1990.

5.1.2 Crecimiento poblacional por la llegada de la gran industria.

La gran industria maquinizada, debido a la migración masiva de obreros provenientes de la zona metropolitana de la ciudad de México, así como el movimiento de la fuerza de trabajo regional hacia los sitios donde se instalaron las empresas, provocó la creación de "nuevos" centros industriales, tanto porque antes no existían como tales concentraciones poblacionales, aunque se ubicaran en una zona poblada, así como los casos más comunes que se dieron y que generaron importantes crecimientos poblacionales debido precisamente a la implantación de las grandes factorías.

La importancia crucial de la implantación de la gran industria en la zona, radica en el hecho de que generó un cambio completo y decisivo en las condiciones de vida de la población industrial; y si bien por las características de haberse dado la industrialización en una área eminentemente agrícola se mantuvieron ciertos lazos con la actividad rural, se dio una separación de la agricultura y de las tradiciones seculares de la vida patriarcal con esta última ligadas. (Ver Albores, 1994: 35-47)

Pero al destruir las relaciones patriarcales tradicionales, la gran industria maquinizada fue creando, por otra parte, condiciones que acercaban a los trabajadores asalariados en la agricultura y la industria: en primer lugar trasladando al campo el régimen comercial e industrial de vida que se formó inicialmente en los centros no agrícolas; en segundo lugar, creando la movilidad de la población y los mercados de contratación, tanto de los obreros rurales como de los industriales.

Todo lo anterior incidió en el crecimiento urbano (urbanización del campo) de los núcleos industriales que más resintieron la implantación industrial, dando el rasgo particular a la urbanización diferencial entre los municipios de la ZMT, y marcando los puntos hacia donde se orientaría el crecimiento de la zona metropolitana. (Ver Ramírez, 1995)

Con la implantación de la gran industria se formó un ejército de reserva de parados y de personas dispuestas a aceptar cualquier trabajo. En efecto, como consecuencia inevitable de la industrialización, se agudizaba el desempleo y los cesantes crecían en número importante, requiriendo fuentes de trabajo. Se registraban más de 8 mil personas que buscaban

acomodo; y continuaba la falta de trabajadores especializados, que en un cien por ciento venían del Distrito Federal, y eventualmente de Monterrey. (GEM, Sría. del Trabajo y Previsión Social, 1974: 2-3)

En cuanto a los cambios en las condiciones de vida de la población por la fábrica, se registró la incorporación de mujeres a la producción en forma creciente, destruyendo así el carácter cerrado patriarcal de esas categorías de la población que antes no salían del estrecho círculo de las relaciones domésticas, familiares, y trastocando la inamovilidad de las relaciones pre-industriales. (Tapia, 1993: 252-253)

En ese sentido, y teniendo en cuenta que para 1965 el municipio de Toluca era ya importante, y que la industria instalada no requería entonces de mucha capacitación, se incrementó la incorporación de fuerza de trabajo femenina, sobre todo en las ramas que demandaban abundante mano de obra y en procesos de trabajo que exigían una gran destreza manual.

La situación fue que entre 1960 y 1970, la PEA femenina dedicada a las actividades primarias disminuyó del 28.2% al 6.5%; en tanto que la industria de transformación absorbió el 12.2% y 11.17% respectivamente. El crecimiento de la población económicamente activa femenil en esa década fue del 91.7%, más dinámico que el de la masculina, que registró el 45.2% (SPP, 1961 y 1971)

En lo relativo al sector terciario, la mano de obra femenina empleada en el comercio disminuyó ligeramente entre 1960 y 1970, en tanto que la dedicada a los servicios se incrementó del 41.6% al 49.7% en el mismo período. (SPP, 1961, 1971)

Asimismo, en el municipio de Lerma la participación de las mujeres en la agricultura disminuyó del 57.2% al 17.1% de 1960 a 1970, más drásticamente que en el municipio de Toluca que había despuntado primero y con mayor intensidad en la implantación de las grandes industrias. En contraste, la PEA femenina en la industria de transformación pasó del 4.2% al 23% durante los años sesenta, evidenciando que en ese decenio experimentó un cambio fundamental, ya que de ser un municipio eminentemente agrícola, se fue convirtiendo en ámbito para el desarrollo prioritario de las actividades industriales, que adquirieron cada vez mayor peso en la economía, aún cuando el corredor industrial Toluca-Lerma no se encontraba terminado, ni se había construido el Parque Industrial Lerma. (Ver Juárez, M y López, Ma, 1984)

La fuerza de trabajo femenina se empleaba en las poblaciones cercanas al municipio de Lerma, por lo que su incorporación al trabajo industrial fue determinante, toda vez que en las empresas establecidas requerían abundante mano de obra femenil, por lo procesos de trabajo respectivos. Tales son los casos de la industria textil y del vestido, la alimenticia, la del hule y plástico, la relojera, y más adelante la electrónica. (GEM, Monografía municipal: Lerma, 1986: 67-68)

Al mismo tiempo, aumentó rápidamente el mercado de artículos de consumo personal como resultante del incremento de la gran industria, que retira una parte de la población a la agricultura, llevándola a las ocupaciones comerciales e industriales, haciéndolos así consumidores urbanos. Esta situación la constataremos más adelante acerca de la población trabajadora en la zona Toluca, lo que efectivamente se registró en términos del crecimiento de la población económicamente activa en los

sectores secundario y terciario, como un fenómeno típico en toda sociedad capitalista.

Como consecuencia de la implantación de grandes industrias en el municipio de Toluca y en menor medida en Lerma, se dio el crecimiento poblacional de algunos poblados aledaños en los que si bien predominaban los trabajadores rurales, la influencia de las industrias en sus localidades agrícolas resultaba muy significativa, por lo que se registraron cambios en el tamaño y composición de la población que consiguió laborar en esas u otras empresas accesorias.

Así, la instalación industrial repercutió en lo social principalmente en dos sentidos: (a) un aumento de las tasas de crecimiento poblacional entre los periodos 1950-1960 y 1960-1970, pasando en ocasiones de tasas negativas a positivas elevadas, y (b) un crecimiento constante en términos absolutos, aunque sus tasas de crecimiento fueran menores al período anterior, pero manteniéndose positivas.

Los municipios donde la industrialización tuvo mayor incidencia fueron Lerma, Metepec, San Mateo Atenco, Ocoyoacac y Toluca, ya que Xonacatlán en aquellos años tenía más influencia de la ciudad de México; mientras que Zinacantepec no llegaba a recibir el impacto directo de la implantación industrial, aunque sí resultó muy importante en cuanto a la fuerza de trabajo campesina que se incorporó a la producción industrial, en su mayoría como obreros no calificados.

LERMA. En este municipio el impacto de la industria fue muy marcado, ya que durante la década de los sesenta se registró un crecimiento

poblacional y físico de varias localidades, las cuales podemos agrupar en dos vertientes: a) aquellas localizadas a lo largo de la carretera México-Toluca, conjuntamente con otras ubicadas en el camino de Lerma (cabecera municipal) a Santa Ma. Atarasquillo. Dentro de este grupo se encuentran las siguientes:

- Lerma de Villada (cabecera municipal)
- Amomolulco
- Cañada de Alferez
- San José El Llanito
- San Mateo Atarasquillo
- San Miguel Ameyalco
- Santa María Atarasquillo
- San Pedro Totoltepec

Algunas de ellas refuerzan su condición de zonas urbanas importantes, ya que si bien tenían ese rango en 1960, para 1970 su situación se afianzó. Tales son los casos de Lerma de Villada, Sta. Ma. Atarasquillo y San Pedro Totoltepec. Otras comienzan a registrar una tendencia de crecimiento importante, ya que en 1960 eran localidades rurales y diez años después son catalogadas como urbanas: es el caso de San Miguel Ameyalco. El resto de las localidades empiezan a ver aumentada su población, de 300 o más habitantes a más de 1000, dejando de ser asentamientos dispersos para irse convirtiendo en concentraciones poblacionales.

2) El otro grupo lo conforman las localidades ubicadas en la zona norte del municipio, las cuales crecieron tanto por el impacto de la zona industrial Toluca-Lerma (corredor), así como por el pujante desarrollo industrial de

Naucalpan, ya que las industrias atrajeron gran número de trabajadores de esa zona, debido a la cercanía de esas comunidades con la carretera Toluca-Naucalpan.

METEPEC. Este municipio, en su conjunto, presentó un cambio importante en la tasa de crecimiento poblacional, ya que pasó de .95 entre 1950-1960 a 5.31 durante la década de los sesenta. Este crecimiento se vió reflejado en la creación de nuevas zonas habitacionales como La Asunción, Casa Blanca, Pilares y Club Hípico, las primeras localizadas enfrente de la zona industrial. Asimismo, se observó el crecimiento físico de gran número de localidades, de las cuales varias presentan la influencia directa de la zona industrial, como San Jerónimo Chicahualco, y otras indirectamente influidas por la actividad industrial en el corredor Toluca-Lerma; así como la expansión de la mancha urbana de Toluca, Metepec y San Mateo Atenco, acelerando la conurbación física de Toluca y Metepec, y de éste con San Mateo Atenco. Tales localidades son: Lázaro Cárdenas, San Bartolomé Tlaltelulco, San Francisco Coaxusco, San Gaspar Tlahuililpan, San Jorge, San Lorenzo Coacalco, San Lucas Tunco, San Miguel Totocuitlapilco, Sta. Ma. Magdalena Ocotitlán, y U. Esperanza López Mateos.

OCOYOACAC. Este municipio mostró también un incremento de su población, pasando la tasa promedio de 1.65 en 1960 a 2.88 en 1970. A su interior se pueden destacar aquellas localidades que fueron impactadas directamente por el crecimiento industrial del corredor Toluca-Lerma. Así, de las trece localidades que registraron un cambio en su tasa de crecimiento, aumentando considerablemente o pasando de tasas negativas a positivas, siete pueden identificarse como directamente impactadas por la industrialización:

-Ocoyoacac (cabecera municipal) pasó de 1.77 entre 1950-1960 a una tasa de 2.64 entre 1960-1970.

-Guadalupe Victoria, Pedregal de Guadalupe Hidalgo y San Pedro Cholula, localizadas a lo largo de la carretera Mexico-Toluca, pasaron de 1.77 hasta 5.00 en sus tasas de crecimiento anual.

-Río Hondito y San Pedro Atlapulco, también ubicadas a lo largo de la citada carretera, cambiaron sus tasas de crecimiento negativas a positivas.

-San Jerónimo Acazulco, a pesar de registrar una disminución de su tasa de crecimiento -de 2.90 a 2.63-, sigue siendo positiva, lo que indica que continuaba el crecimiento poblacional, aunque a menor ritmo que en la década de los cincuenta.

-Asimismo, las seis localidades restantes han debido su crecimiento tanto al desarrollo industrial, en forma indirecta, como a la expansión de la mancha urbana de la cabecera municipal, así como de otras localidades de gran tamaño que influyeron directa o secundariamente sobre ellas, atrayendo población.

SAN MATEO ATENCO. Debido a su cercanía con el corredor industrial Toluca-Lerma, este municipio manifestó un aumento significativo en su crecimiento poblacional, pasando de una tasa media de 2.76 durante los años cincuenta a 4.23 en los sesenta. El centro de población observó un crecimiento absoluto, pero no relativo, ya que se mantuvo concentrando

población moderadamente.

En cambio, las localidades y colonias agrícolas cercanas a la zona industrial registraron un elevado crecimiento, tanto absoluto como relativo. Es el caso de Emiliano Zapata, Francisco I. Madero, Guadalupe, Reforma, Isidro Fabela y Sta. Ma. La Asunción. Tanto Emiliano Zapata como Reforma presentaron tasas de crecimiento positivas para las décadas de los cincuenta y sesenta, incrementándose de un período a otro de 2.9 a 6.04%; en tanto que la segunda localidad lo hizo de 4.72 a 5.38%.

Por su parte, Francisco I. Madero e Isidro Fabela manifestaron un comportamiento distinto, pasando de tasas negativas a positivas. La primera cambió de -5.86 en los cincuenta a 10.34% en los sesenta; y la segunda de -2.39 a 2.94%, menos espectacular que aquella, pero importante como tal. Por último, Guadalupe continuó con su crecimiento poblacional, pero a menor ritmo durante los sesenta.

TOLUCA. Como centro a partir del cual se extendió la mancha urbana de la ZMT, y núcleo industrial de la misma, vio influido su crecimiento poblacional y físico, lo que se expresó en el incremento de sus tasas promedio, las cuales ascendieron de 3.17 a 4.37% en los periodos 1950-1960 y 1960-1970. Sin embargo, debido a las funciones que se realizan en la ciudad, y que han impactado en forma diferencial a cada una de las localidades que integran al municipio, se puede plantear que únicamente las siguientes deben el crecimiento registrado a la implantación industrial: El Carmen, Colonia Celanece, El Cerrillo Vista hermosa, Guadalupe, San Lorenzo Tepaltitlán, San Mateo Otzacatipan, San Miguel Totoltepec, San Nicolás Tolentino, Santa Ana Tlapaltitlán y Sta. Ma.

Totoltepec.

El resto de las localidades observaron un crecimiento poblacional a causa de la expansión de la mancha urbana en el núcleo central, y de las políticas de crecimiento que se han venido aplicando para orientarla hacia el norte, sur y poniente de la ciudad de Toluca; aunque la influencia de la zona industrial resultó importante en cuanto a la fuerza de trabajo que cambió de las actividades primarias a las secundarias y terciarias, o que paralelamente se ocupó de la industria y/o el comercio sin dejar la parcela.

Hacia el norte crecieron de manera relevante las localidades de Calixtlahuaca, La Palma, San Andrés Cuexcotitlán, San Cristóbal Huichochitlán, San Diego Linares, San Marcos Yachihualtepec, Sta. Cruz Azcapotzaltongo, Santiago Miltepec, Santiago Tlaxomulco y Tlachaloya. Al sur, Capultitlán, San Felipe Tlalmimilolpan y San Juan Tilapa . Al poniente, San Mateo Oxtotitlán, Cacalomacán, San Antonio Buenavista y Tlacotepec. Cabe señalar que todas las localidades mencionadas se fueron conurbando a Toluca.

Interesa resaltar el hecho de que paralelamente a la industrialización, esas localidades aledañas a las grandes empresas se convirtieron en suburbios, que no son ya ni campo ni ciudad, sino expresión de la urbanización que se extiende al medio rural, degradándolo; y que en lugar de una absorción y reabsorción del campo por la ciudad, en lugar de que desborde su oposición, se presentó un deterioro recíproco en el que la ciudad "estalla" en periferias y la localidad se desompone, con lo que el tejido urbano pierde su configuración, resultando en barriadas carentes de

infraestructura y servicios básicos. (Ver Lefebvre, 1973)

5.1.3 Densidades de población 1960-1990.

Los datos relativos a las densidades de la población muestran claramente el desarrollo del proceso de urbanización que se dio en la ZMT, así como la concentración poblacional en Toluca y el municipio de Metepec, el que primero se conurbó a la capital del Estado.

Considerando en primer lugar las cifras oficiales de población en los años sesenta, se observa lo siguiente:

Cuadro 27: Densidad de población en los municipios que llegaron a integrar la ZMT, 1960-1990.

	A	B	C	D	E
1	MUNICIPIO	DENSIDAD 1960	DENSIDAD 1970	DENSIDAD 1980	DENSIDAD 1990
2		Hab/Km2	Hab/Km2	Hab/Km2	Hab/Km2
3					
4	EDO DE MEXICO	88.43	178.6	354.1	436.3
5	Z M T	224.8	439.4	679.5	911.3
6					
7	LERMA	136.6	177.1	250.2	293.6
8	METEPEC	309	518.3	1179.6	1992.2
9	OCOYOACAC	204.7	271.9	252	277
10	N MATEO ATENI	383.8	580.8	2680.4	3334.1
11	TOLUCA	413.6	634.2	849.9	1160.6
12	XONACATLAN	58.9	84.7	594.6	878
13	ZINACANTEPEC	103.6	144.3	194.8	268.7

FUENTE: Con base en los Censos Generales de Población y Vivienda, 1960, 1970, 1980, 1990.

- Mientras a nivel de la entidad la densidad de población se duplicó en esa década, en la ZMT creció 1.95 veces, es decir, prácticamente una tendencia

igual, en que los siete municipios aumentaron significativamente su densidad poblacional.

Observando, además, la tasa de crecimiento medio anual durante la década 60-70, se tienen las siguientes observaciones:

1) En promedio, la entidad apunta un ritmo de incremento en cuanto a densidad poblacional mayor que el conjunto de la ZMT;

2) Metepec registró la mayor tasa de crecimiento medio anual, seguido de Toluca y San Mateo Atenco;

3) Sin embargo, el ritmo de concentración poblacional no fue tan elevado como en los casos de algunos municipios conurbados con la ciudad de México (Naucalpan, Tlalnepantla, Ecatepec), que son precisamente los que más influyen en los valores tan altos del promedio estatal.

Asimismo, se observa que durante los años setenta la ZMT en conjunto de nuevo vio aumentada la concentración poblacional, sobresaliendo los municipios de Metepec, Xonacatlán y en forma especial San Mateo Atenco, presentando un esquema que correspondía a la industrialización en la zona.

Durante los ochenta, igualmente la densidad en la zona aumentó, destacando nuevamente los municipios señalados, registrando también Toluca una mayor concentración.

5.1.4 Población urbana y rural, 1960-1990.

La expresión más evidente del proceso de desarrollo del capitalismo en un territorio es el crecimiento de las ciudades, es decir, el aumento de la

población urbana vía desplazamiento de población de la agricultura a ocupaciones comerciales e industriales, situación que se mantuvo constante en las tres décadas que van de 1960 a 1990 en la ZMT.

A fin de observar el avance de la urbanización en la zona de estudio, se presentan los datos relativos a la distribución de la población en urbana y rural, con base en los criterios censales de considerar como urbana aquella asentada en localidades de 2500 habitantes y más; mientras que las rurales contarían con menos de 2500 habitantes.

Según cifras del Cuadro 28, encontramos lo siguiente para el período 1960-1970.

Cuadro 28: Población urbana y rural en los municipios que llegaron a integrar la ZMT, 1960-1970. (porcientos)

A		B		C		D	
1	MUNICIPIO	POBLACION TOTAL		POBLACION URBANA		POBLACION RURAL	
2		1960	1970	1960	1970	1960	1970
3							
4	ZMT	100	100	64.08	73.81	35.92	26.19
5							
6	LERMA	100	100	23.00	43.84	77.00	56.16
7	METEPEC	100	100	35.18	51.49	64.82	48.51
8	OCOYOACAC	100	100	46.11	58.96	53.89	41.04
9	SAN MATEO AT	100	100	60.84	58.53	39.16	41.47
10	TOLUCA	100	100	76.27	83.02	23.73	16.98
11	XONACATLAN	100	100	65.38	77.37	34.62	22.63
12	ZINACANTEPEC	100	100	66.47	75.93	33.53	24.07

FUENTE: VIII y IX Censo general de población, 1960 y 1970. SIC.

Interesa destacar que la urbanización avanzó en los municipios de Lerma, Metepec, Ocoyoacac, Toluca y Xonacatlán, en tanto que San Mateo Atenco y Zinacantepec disminuyeron su tendencia urbana.

La distribución de la población según su asentamiento en el territorio muestra que durante la década de los setenta se verificó el cambio más importante hacia la urbanización, determinada ésta por la industrialización, reflejándose en el movimiento poblacional las transformaciones económicas y sociales que ella trajo consigo.

Cuadro 29: Población urbana y rural en los municipios que llegaron a integrar la ZMT, 1970 y 1980. (porcientos)

1	A	B		C		D	
		POBLACION TOTAL		POBLACION URBANA		POBLACION RURAL	
2	MUNICIPIO	1970	1980	1970	1980	1970	1980
3							
4	Z M T	100	100	73.81	81.21	26.19	18.79
5							
6	LERMA	100	100	43.84	57.17	56.16	42.83
7	METEPEC	100	100	51.49	68.47	48.51	31.53
8	OCOYDACAC	100	100	58.96	80.64	41.04	19.36
9	SAN MATEO AT	100	100	58.53	70.96	41.47	29.04
10	TOLUCA	100	100	83.02	92.60	16.98	17.40
11	XONACATLAN	100	100	77.37	59.74	22.63	40.26
12	ZINACANTEPEC	100	100	75.93	67.17	24.07	32.83

FUENTE: IX y X Censo general de población, 1970 y 1980.

Así, para 1980 la población urbana de la ZMT llegaba a representar el 81.2%, y la rural el 18.8% restante, mostrando claramente el cambio hacia la urbanización, donde el municipio de Toluca registraba el 92.6% de población urbana; Metepec marcaba el 68.5% de población urbana; y Lerma el 57.2% también de pobladores en áreas urbanas. (INEGI, 1984) (Ver Cuadro 30)

En estrecha relación con el proceso de metropolización de Toluca, el crecimiento de la población urbana a costa de la rural continuó su marcha, sobresaliendo lo siguiente:

- La tendencia a la urbanización en la ZMT aumentó en forma consistente;
- Metepec afianzó su predominio urbano y se puso al frente;
- Asimismo, Toluca, Ocoyoacac y San Mateo Atenco reafirmaron su carácter urbano.

Cuadro 30: ZMT. Población urbana y rural por municipio, 1980 y 1990. (porcientos)

1	A	B		C		D	
		POBLACION TOTAL		POBLACION URBANA		POBLACION RURAL	
2	MUNICIPIO	1980	1990	1980	1990	1980	1990
3		4	5	6	7	8	9
4	ZMT	100	100	81.21	84.32	18.79	15.68
5							
6	LERMA	100	100	57.17	61.67	42.83	38.33
7	METEPEC	100	100	68.47	95.30	31.53	4.70
8	OCOYOACAC	100	100	80.64	81.94	19.36	18.06
9	SAN MATEO ATENCO	100	100	70.96	86.41	29.04	13.59
10	TOLUCA	100	100	92.60	87.16	7.40	12.84
11	XONACATLAN	100	100	59.74	67.98	40.26	32.02
12	ZINACANTEPEC	100	100	67.17	73.04	32.83	26.96

FUENTE: X y XI Censo General de Población y Vivienda, 1980 y 1990 INEGI.

La tendencia a la urbanización, entonces, muestra asimismo la propensión hacia la homogeneización territorial, paralelamente a su diferenciación, como partes complementarias y a la vez opuestas de un mismo proceso de transformación socio-espacial. (Ver Ramírez, 1995)

Los datos anteriores indican que la tasa de crecimiento medio anual de la población urbana en la ZMT en conjunto fue mayor durante la década de los sesenta, 5.63%; y la menor se registró durante los ochenta, cuando registró el 3.48%. A nivel municipal, llama la atención el descenso marcado en Lerma, que pasó de 9.48% en los sesenta a 1.74% entre 1980-1990. Igualmente llamativo es el caso de Toluca, que disminuyó su ritmo

de urbanización durante los ochenta, al pasar de 4.88% durante los setenta a 2.57% en la última década.

5.1.5 Migración.

Sin duda uno de los factores asociados directamente con la conformación de la metrópolis es el flujo migratorio hacia Toluca como ciudad central, y a Metepec como territorio contiguo a donde se asentó la gran industria, proceso ampliamente analizado para el caso de la zona metropolitana de la ciudad de México, aunque no así para la ZMT. (Ver, Iracheta, 1988)

Como se ha señalado, el desarrollo de la gran industria aunado a la cercanía con la zona metropolitana de la ciudad de México generó un considerable aumento poblacional estrechamente vinculado con la urbanización de Toluca. Y fue durante la década de los sesenta cuando aparece una movilidad de población importante, que expresaba el cambio económico y social en que la población tiende a organizar su forma de vida en torno a lo urbano, o sea, que esa urbanización impulsada por la industrialización significó tanto la concentración espacial de la actividad económica como la centralización de población en torno a las fuentes de trabajo representadas por los establecimientos industriales y de servicios.

Así, los datos censales de 1960 indican que el municipio de Toluca fue receptor de 19,914 personas originarias de otra entidad; en tanto que hacia Lerma 38 de cada mil habitantes no eran oriundos de ese municipio. Diez años después la tasa de inmigración en Toluca fue de 83 por cada mil, y en Lerma de 25 por cada mil; en tanto que la de Metepec pasó, entre 1960

y 1970, de 16 a 60 por cada mil, y en San Mateo Atenco de 7 a 39 por cada mil, lo que muestra la redistribución de población, determinada por las fuentes de empleo y las alternativas de conseguir alojamiento. (Ver Censo de Población, 1960 y 1970)

Las cifras censales de 1980 muestran que, mientras el porcentaje de población que cambió de residencia a nivel del Estado de México fue de 21.9, en la ZMT alcanzó en promedio el 9.4%; resultando el municipio de Metepec con el 10.4% el más alto, con una proporción mayor de residentes con más de cinco años de antigüedad; y Toluca con el 11.0% de población migrante. (INEGI, 1984)

Según el CONAPO, en tanto que el Estado de México registraba en 1980 una tasa neta de migración del 3.58, la zona metropolitana de Toluca llegaba al 1.85, siendo Metepec el municipio con la más fuerte atracción, seguido de San Mateo Atenco y Ocoyoacac; mientras que Lerma (1.35) y Toluca mostraron una categoría migratoria de atracción; y el municipio de Xonacatlán continuaba con su carácter de expulsor de población, y al municipio de Zinacantepec se le consideraba en equilibrio en cuanto a migración. (CONAPO, 1987)

En los datos censales de 1990, mientras el porcentaje de población no nativa residente en los municipios conurbados con la ciudad de México fue de 93.8%, y en el resto del Estado apenas del 6.2%, en la ZMT en promedio los no nativos representaron el 9.9%, destacando los casos de Metepec y San Mateo Atenco, donde llegaron a significar el 11.7% y el 11.4% respectivamente. (Ver Censo General de Población y Vivienda 1990 (XI) (1994) Estado de México)

Con base en otras fuentes, para 1990 la población inmigrante ascendía al 31% del total en la zona, distinguiéndose la proveniente del propio Estado de México, y en segundo lugar del Distrito Federal; y aunque no aparece aún la migración con la magnitud de otras áreas metropolitanas del país, su crecimiento es cada día mayor. (GEM, 1992)

En relación con el lugar de nacimiento de la población radicada en la ZMT en 1990, se registraron 120 de cada mil residentes que nacieron en otra entidad, de los cuales el 43% provenía del Distrito federal. (INEGI, 1994)

De hecho, tanto en las políticas urbano-regionales de alcance federal, como en las expectativas estatales y locales, la migración forma parte ya, y lo hará en el corto, mediano y largo plazos, de la dinámica poblacional, que asimismo conlleva el cambio socio-espacial resultante de la movilidad social y la tendencia general a la urbanización.

5.1.6 La población económicamente activa.

Uno de los indicadores que permiten perfilar la tendencia hacia la homogeneización de un territorio es la ocupación de la población económicamente activa en él asentada, lo que supone también su diferenciación. Así, y en estrecha relación con el momento en que la gran industria se implantaba, particularmente en el municipio de Toluca, se observa que a partir de 1970 es cuando la PEA en el área cambió definitivamente su composición, pasando de ser predominantemente agrícola en 1950- 1960, a excepción de Toluca que ya en aquel año contaba con una mayor proporción en actividades secundarias y terciarias, a una fuerza de trabajo mayoritariamente industrial y terciaria. (Ver Cuadro 31).

Cuadro 31: PEA por sectores económicos en los municipios que llegaron a integrar la ZMT, 1950-1960.

1	A	B	C	D	E	F	G	H	I
2	MUNICIPIO	PEA	TOTAL	PEA SECTOR	PRIMARIO	PEA SECTOR	SECUNDARIO	PEA SECTOR	TERCIARIO
3		1950	1960	1950	1960	1950	1960	1950	1960
4	EDO DE MEXIC	437045	585596	376890	359458	47466	118941	53708	104854
5	ZMT	67126	89671	37255	44634	11790	19706	15526	24965
6									
7	LERMA	7308	6706	5097	6066	1247	904	620	1633
8	METEPEC	5403	6717	3449	4251	980	1379	891	1073
9	OCOYOACAC	4013	4830	2920	2631	426	1077	582	1108
10	SAN MATEO A	2835	4070	2044	2350	464	1406	257	308
11	TOLUCA	37325	51152	15392	18113	7992	13279	11976	19542
12	XONACATLAN	2554	2967	2306	2407	76	299	160	259
13	ZINACANTEPE	7678	6852	6047	6616	605	1362	640	1042

FUENTE: Censo general de población y vivienda, VII y VIII, 1950 y 1960, SIC

a. Crecimiento de la PEA y por sectores, 1960-1990.

La población total económicamente ocupada en la ZMT creció de 89,671 personas en 1960, a 256,675 en 1990. Durante los años sesenta se registró el menor ritmo de crecimiento medio anual, 1.60%; en los setenta se incrementó la tasa hasta el 6.20%, y en los ochenta descendió a 2.57%.

A nivel municipal, Metepec registró la mayor velocidad de crecimiento durante los setenta, 10.86%, seguido de Ocoyoacac y San Mateo Atenco; y en los ochenta despunta nuevamente Metepec como el más dinámico, con una tasa de 5.62%, muy por encima de Toluca que ocupó el segundo sitio con una tasa media de 2.35%.

Para 1970, en que ya la industria ha recorrido su primer período de desarrollo e impactado al sector terciario, cuando la PEA estatal en el

sector primario participaba con el 30.3%, en la zona Toluca lo hacía con el 26.7%, y aunque municipios como Lerma, Xonacatlán y Zinacantepec se encontraban por encima de la media estatal, su porcentaje de contribución, además de ser significativamente menor que diez años antes, únicamente representaba cuando mucho la mitad de la población económicamente activa, estando constituido el resto por las actividades secundarias y terciarias.

Cuadro 32: PEA Secundaria y Terciaria en los municipios que llegaron a integrar la ZMT., 1960-1970-1980.

	A	B	C	D	E	F	G
1	MUNICIPIO	S SECUNDARIO 60	S SECUNDARIO 70	S SECUNDARIO 80	S TERCARIO 60	S TERCARIO 70	S TERCARIO 80
2		cantidad y %	cantidad y %	cantidad y %	cantidad y %	cantidad y %	cantidad y %
3							
4	EDO DE MEXICO	118941 (20.3)	3322418 (32.5)	657419 (27.3)	104854 (17.9)	298479 (31.0)	727785 (30.2)
5	ZMT	19706 (22.0)	31943 (30.9)	49613 (24.9)	24965 (27.8)	36088 (34.9)	62019 (31.1)
6							
7	LERMA	904 (10.4)	2153 (24.5)	4487 (29.6)	1633 (18.7)	2458 (28.0)	2984 (19.0)
8	METEPEC	1379 (20.5)	2775 (35.0)	7715 (30.9)	1073 (16.0)	2220 (28.0)	7684 (30.8)
9	OCOYOACAC	1077 (22.3)	1369 (28.7)	3143 (29.8)	1108 (22.9)	1199 (25.1)	2699 (25.6)
10	AN MATEO ATENC	1406 (34.5)	1814 (41.1)	3564 (38.7)	308 (7.6)	1065 (24.1)	1949 (21.2)
11	TOLUCA	13279 (26.0)	20561 (31.5)	25699 (22.2)	19542 (38.2)	28564 (43.7)	42343 (36.7)
12	XONACATLAN	299 (10.1)	874 (28.5)	1346 (23.0)	259 (8.7)	447 (14.5)	952 (16.3)
13	ZINACANTEPEC	1362 (12.1)	3307 (27.0)	3659 (20.4)	1042 (9.3)	2135 (24.1)	3408 (19.0)

FUENTE: Censos generales de población, 1960, 1970, 1980.

Particularmente los municipios de Metepec, San Mateo Atenco y Toluca alcanzaban la más alta participación en el sector secundario; en tanto que únicamente el municipio de Toluca contaba con un porcentaje más elevado que el promedio estatal y de toda la zona en el sector terciario.

El sector secundario a nivel estatal pasó de representar el 32.5% de la PEA en 1970, al 27.3% en 1980; mientras que en la zona de estudio lo hizo disminuyendo su ocupación, del 30.9% al 24.9%, resultando únicamente el municipio de Lerma con un incremento leve, contra el decremento general

de los otros seis municipios. Asimismo, el sector terciario redujo ligeramente su participación en el conjunto de la PEA del Estado, pasando del 31% al 30.2% entre 1970 y 1980; en tanto que la ZMT disminuyó su ocupación sectorial del 34.9% al 31.1%.

En este caso, los municipios de Metepec, Ocoyoacac y Xonacatlán registraron pequeños aumentos en su cuota respectiva. (INEGI, 1984)

Sin embargo, el proceso de terciarización de la economía estatal avanzaba, ya que la distribución del producto interno bruto por actividad entre 1970-1980 indicaba lo siguiente: (SPP, 1982)

a) El sector primario pasaba del 6.01% en 1970 al 4.76 en 1980;

b) El sector secundario, del 65.67% disminuyó al 50.85%, entre 1970 y 1980, y

c) El sector terciario, del 28.32% en 1970 aumentaba al 44.39% en 1980.

b. Composición de la PEA según ingresos.

La estructura de la población según ingresos, si bien es un indicador tan solo aproximado a la comprensión de su composición en clases y estratos sociales, permite un acercamiento indispensable en el estudio de la población, ya que precisamente la división social social se muestra en su nivel de ingresos, y con base en esa diferenciación, en las condiciones de vida correspondientes. Para 1990 la estructura de los ingresos era como aparece en el Cuadro 33.

Comparando los datos de la ZMT con el promedio estatal, se observa que si bien se asemejan bastante las proporciones de participación en los diferentes grupos de ingresos, en el área de estudio existe una mayor

cantidad de trabajadores con ingresos entre 3 y 5 salarios

Cuadro 33: ZMT. PEA según ingresos, por municipio, 1990. (porcientos)

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1	MUNICIPIO	POBLACION	NO RECIBEN	1 s.m.	1 a 2	2 a 3	3 a 5	5 a 10	más de	no espe-
2		OCUPADA	INGRESOS		s.m.	s.m.	s.m.	s.m.	10 s.m.	cificado
3										
4	Z.M.T.	100	100	100	100	100	100	100	100	100
5										
6	LERMA	7.11	13.39	15.72	7.46	6.78	6.19	4.47	3.19	10.44
7	METEPEC	16.8	9.9	22.76	14.59	17.58	21.52	23.27	24.99	16.03
8	OCOYOACAC	3.99	7.17	1.92	4.61	4.19	3.34	2.92	1.99	3.47
9	SAN MATEO A	4.4	2.24	5.85	5.18	4.23	3.82	3.44	2.85	2.96
10	TOLUCA	56.6	39.58	32.72	56.74	56.55	57.62	60.87	61.29	52.62
11	XONACATLAN	2.74	4.22	1.01	2.9	3.47	2.75	1.55	1.47	1.55
12	ZINACANTEPEC	8.36	23.5	20.02	8.53	7.2	4.76	3.49	4.22	12.94

FUENTE: XI Censo General de Población y vivienda, 1990. T.III. Edo de México, INEGI, 1991.

mínimos, correspondiendo a un más elevado número de profesionistas y funcionarios que se concentran en la ciudad de Toluca; aunque su residencia pueda localizarse en el municipio de Metepec. (INEGI, 1984)

En cuanto a la distribución de la población ocupada en los municipios de la ZMT, es clara la concentración de los habitantes con mayores ingresos en Toluca y Metepec, donde se localiza el 61% y el 25% respectivamente de quienes reciben más de 10 salarios mínimos; así como el 81% de los que reciben de 3 a 10 salarios mínimos entre ambos. Esa población de altos ingresos se ubica en las actividades relacionadas con la industria manufacturera, y con el comercio. (INEGI, 1984)

En cambio, considerando la proporción de la población de más bajos ingresos en relación con la población ocupada en cada municipio, puede afirmarse que ésta se distribuye más o menos equitativamente en el conjunto de los municipios "periféricos" a Toluca, en los que aún se

dedican en mayor porcentaje a las actividades primarias de la economía, a diferencia de lo que ocurre en el municipio central.

5.1.7 Los actores de la industrialización en la ZMT.

El aspecto más importante de este apartado radica en las implicaciones que tuvo el crecimiento y diversificación de la clase social de los obreros, como partícipes centrales de la industrialización. Y otro tanto interesa considerar para el caso de los empleados y funcionarios empresariales de las industrias que llegaron a radicar en la zona de estudio.

Hacia mediados de los años cincuenta, y según cifras y criterios del Censo industrial del Estado de México, la fuerza de trabajo que movía a 484 empresas ubicadas en la ciudad de Toluca, a la postre el único lugar con alguna importancia industrial al interior de la ZMT, en su mayor parte lo que hoy conocemos como micro-industrias, ascendía a 13 774 empleados, incluyendo obreros y empleados, lo que nos da un promedio de 28.45 trabajadores por industria. (SIC, 1956)

Las ramas que más concentraban obreros fueron la textil; fabricación de minerales no metálicos, y fabricación y ensamble de aparatos eléctricos, los cuales en 115 establecimientos concentraron al 55.2% del total municipal. (Ver Cuadro 34)

Cuadro 34: Municipio de Toluca. Concentración del personal ocupado en la industria, 1956. (porcientos)

	A	B	C
1	CLASES INDUSTRIALES	NUMERO DE	PERSONAL
2	(clases)	ESTABLECIMIENTOS	OCUPADO
3			
4	TOTAL	100	100
5			
6	Fabricación de alimentos	19.6	8
7	Elaboración de bebidas	2.1	0.7
8	Productos del tabaco	0.4	6
9	Industria textil	9.5	10.4
10	Prendas de vestir	8.9	1
11	Calzado e industria del cuero	11.8	2.1
12	Productos de madera y corcho	4.5	1.1
13	Fabric. y repar. de muebles	0.6	0.8
14	Industria editorial e impresión	3.1	2.5
15	Industria química	0.8	2.8
16	Petróleo y derivados	0.4	0.6
17	Productos de hule y plástico	2.7	7
18	Prod. de minerales no metálicos	7.4	28.8
19	Productos metálicos	13	7.6
20	Maquinaria y equipo	8.4	4.5
21	Aparatos eléctricos y electrónicos	6.8	16

FUENTE: Con base en datos del Censo Industrial del Estado de México, 1956. SIC.

Resulta, entonces, que el 70% del personal ocupado se concentró en el 40% de los establecimientos.

Para 1960, los grupos que más frecuentemente aparecieron fueron: 20-manufacturas de productos alimenticios; 23-fabricación de textiles; 21-elaboración de bebidas, y 31-fabricación de sustancias y productos químicos. Estos grupos industriales, dedicados a la producción de bienes de consumo no duradero, evidencian la naturaleza tradicional de la industria, en el marco de la política de sustitución de importaciones que

predominaba en el país.

Asimismo, estos datos nos hablan de una clase trabajadora en términos generales poco calificada ya que las tareas a realizar y la tecnología requerida para esas industrias no eran muy avanzadas.

Como ya hemos indicado, incluso hasta 1965 únicamente Toluca podía considerarse con cierta importancia en cuanto a industria, y en menor medida Lerma. Por su parte, Metepec sólo registraba unos cuantos establecimientos que pudieran clasificarse como industriales; en tanto que los municipios de San Mateo Atenco, en donde ya se fabricaba calzado; Ocoyoacac, Xonacatlán y Zinacantepec eran absolutamente rurales y no contaban con empresas industriales.

En el Cuadro 35, se presentan los datos relativos a la población económicamente activa ocupada en el sector secundario en las cuatro décadas que van de 1950 a 1990.

Para la ZMT en conjunto, y asimismo en cuanto al municipio de Toluca, la década de los cincuenta registró la mayor tasa de crecimiento medio anual, 5.2, la cual disminuyó al 4.5 durante los sesenta, hasta el 2.2 en los setenta, y a 2.9 en los años ochenta.

Como se observa en el mismo cuadro, tanto en la ZMT globalmente, como en el municipio de Toluca en particular, la población económicamente activa en el sector secundario fue en aumento a partir de 1950; y aunque las más altas tasas de crecimiento medio anual durante las cuatro décadas correspondieron a los municipios de Lerma, Xonacatlán y Metepec, en

cifras absolutas los mayores montos fueron en Toluca y Metepec.

Cuadro 35: PEA en el Sector Secundario en los municipios que llegaron a integrar la ZMT, 1950-1990. (porcientos)

	A	B	C	D	E	F
1	MUNICIPIO	1950	1960	1970	1980	1990
2						
3	ZMT	100	100	100	100	100
4						
5	LERMA	10.58	4.59	6.74	9.04	9.38
6	METEPEC	8.32	7	8.69	15.55	19.34
7	OCOYDACAC	3.6	5.47	4.29	6.34	4.95
8	N MATEO ATENI	3.94	7.13	5.68	7.18	8.59
9	TOLUCA	67.79	67.38	64.36	51.8	48.51
10	XONACATLAN	0.64	1.52	2.74	2.71	1.65
11	ZINACANTEPEC	5.13	6.91	7.5	7.38	7.58

FUENTE: Censos generales de población (Estado de México), 1950, 1960, 1970, 1980, 1990.

Sin que significara que en este último municipio se ubicaran muchas industrias, sino que en él radicaban los trabajadores que laboraban en el corredor Toluca-Lerma.

Ahora bien, los datos anteriores, ya que se refieren al sector secundario en conjunto, si bien muestran el crecimiento general de la industrialización en los municipios que llegaron a conformar la ZMT, también abarcan la llamada industria de la construcción, la generación y distribución de energía eléctrica, la industria extractiva y la industria del petróleo, no en su totalidad relacionadas directamente con aquella. Por tal motivo, y ante la ausencia de los datos relativos a 1950, en seguida se presenta un cuadro conteniendo exclusivamente la información relativa al número de obreros y empleados, por un lado, y de patrones o empleadores, por otro, para las tres décadas que van de 1960 a 1990:

Cuadro 36: Población ocupada en la industria manufacturera en los municipios que llegaron a integrar la ZMT, 1960-1990.

1	A		B		C		D		E	
	MUNICIPIO	1960		1970		1980		1990		
2		ABSOL.	%	ABSOL.	%	ABSOL.	%	ABSOL.	%	
3										
4	ZMT	24965	(27.84)	41612	(38.22)	62019	(31.27)	135496	(52.79)	
5										
6	LERMA	1633	(18.76)	5982	(46.84)	2984	(19.21)	6092	(33.38)	
7	METEPEC	1073	(15.97)	2220	(27.71)	7684	(31.01)	24219	(56.17)	
8	OCOYOACAC	1108	(22.94)	1199	(25.19)	2699	(25.71)	4234	(41.32)	
9	SAN MATEO A.	308	(7.57)	1065	(24.15)	1949	(21.30)	3974	(35.21)	
10	TOLUCA	19542	(38.20)	28564	(43.78)	42343	(36.89)	86336	(59.43)	
11	XONACATLAN	259	(8.73)	447	(14.59)	952	(16.40)	2657	(37.73)	
12	ZINACANTEPEC	1042	(9.28)	2135	(20.13)	3408	(19.21)	7984	(37.20)	

FUENTE: Con base en cifras de los Censos generales de población y vivienda, VIII, IX, XI y XI. Estado de México, 1960, 1970, 1980, 1990.

En primer lugar, llama la atención el hecho de que entre 1970 y 1980, e incluso entre ese año y 1990 se registre una disminución en el número de patrones o empleadores a nivel de toda la ZMT, y a su interior en los casos de los municipios de Lerma, Metepec, Ocoyoacac, San Mateo Atenco, Toluca y Zinacantepec. Con base en los datos obtenidos acerca del proceso de industrialización en la zona de estudio, una de las causas se refiere al importante cierre de empresas hacia finales de los años setenta; otro factor tiene que ver con la terminación de los primeros subsidios a la industria (ofrecidos con base en la Ley de Protección a la industria de 1931), que llevó a un buen número de empresas a terminar sus operaciones, una vez que no contaban con los incentivos iniciales, y ante las dificultades económicas que vivió el país durante la década de los ochenta.

Por su parte, el hecho de que comparativamente, en cambio, el número de obreros y empleados no haya presentado esos cambios y durante las tres décadas consideradas registró cifras en aumento, tendría su explicación en que, si bien el número de empresas no creció significativamente, las existentes en su mayoría ampliaron sus instalaciones, dando como consecuencia una mayor demanda de mano de obra.

Pero lo que más interesa destacar en este apartado, es que como muchas de las grandes industrias instaladas en la ZMT son filiales de empresas de capital extranjero, o bien de industrias nacionales pero que tienen su sede en la ciudad de México, Guadalajara y Monterrey principalmente, es decir, cuyos dueños no radican en la entidad, y en numerosos casos ni en el país, y que los empresarios locales son contados, resulta que lo que podría llamarse la burguesía industrial, en tanto personificación del capital industrial invertido en el territorio de la ZMT, no tiene aquí su asiento, aunque si sucede en algunas ocasiones con lo que el censo clasifica como "empleadores", o sea, representantes de los dueños de las empresas.

Asimismo, en lo relativo a los obreros y empleados que laboraron en la ZMT en lo que fue el arranque de la industrialización desde mediados de los sesenta y hasta una década después, lo común era que los técnicos especializados, así como los obreros calificados, en su mayoría vinieran del Distrito Federal, y en algunos casos de ciudades como Monterrey, e incluso los obreros no calificados, debido a la creciente demanda inicial, y ante las dificultades para contratar personal local, eran traídos de la ciudad de México, como fue el caso de la industria automotriz.

Lo anterior es importante tenerlo en cuenta, ya que para finales de los

sesenta. los trabajadores que habían decidido quedarse, al igual que los funcionarios empresariales, y también los "nuevos" obreros y empleados de origen local que se incorporaban a la industria, presentaban requerimientos importantes en materia de vivienda, además de las necesidades de educación, y diversos servicios básicos y complementarios. Todo esto repercutía territorialmente, tanto en la demanda habitacional como de diversos satisfactores, y en cuanto a la movilidad social, sobre todo en la ciudad de Toluca, lo que se traducía en exigencias de vialidades y transportes.

Lo más significativo, desde el análisis de los actores sociales de la metropolización, es el crecimiento la clase obrera, ya no vinculada patriarcalmente a los dueños de los talleres y pequeñas industrias, sino como una clase social que llegaba a incrementar la población, a requerir un espacio para habitar, y un conjunto de necesidades básicas a cubrir, con lo que formalmente se conformaron las colonias y barrios obreros, que gradualmente se fueron asentando como parte importante y rasgo social característico de la estructura urbana de la metrópolis.

Asimismo, los empleados de alto rango y funcionarios, llegaron a sumarse a la no muy numerosa aunque si tradicional clase media de burócratas y profesionales existentes, añadiendo así sus demandas socio-territoriales a las prevaescentes, con la enorme diferencia de que éstas impactaron en forma relevante la organización urbana en la ciudad de Toluca, y en menor grado en las áreas urbanas de los municipios aledaños, fortaleciéndose como clase social y marcando un cambio significativo en la sociedad y su expresión espacial.

Esos cambios sociales, con la emergencia de una clase media no tradicional y de mayor tamaño, y la conformación de una importante clase trabajadora, conjuntamente con un cambio en la escala de la organización urbana, hasta entonces desconocida, significaron las nuevas condiciones a partir de las cuales se iría configurando la metropolización de Toluca.

5.1.8 Los actores sociales de la terciarización.

En su mayor parte, las actividades terciarias fueron y han sido alentadas por la separación de fuerza de trabajo de los otros sectores económicos. Asimismo, el crecimiento poblacional natural, las corrientes migratorias y la necesidad de incorporación de fuerza laboral de primer ingreso al mercado de trabajo, provocaron que un sector de la población ocupada tuviera que permanecer en una situación de sub-ocupación, y otro contingente en el empleo informal.

El principal rasgo del sector terciario en las tres últimas décadas ha sido su elevada capacidad de absorción de fuerza de trabajo; pero en general no logrando adecuadas condiciones de remuneración y prestaciones.

Cuadro 37: PEA en el sector terciario, en los municipios que llegaron a integrar la ZMT, 1950-1990. (porcientos)

	A	B	C	D	E	F
1	MUNICIPIO	1950	1960	1970	1980	1990
2						
3	ZMT	12.45	27.84	38.22	31.27	52.79
4						
5	LERMA	11.22	18.76	46.84	19.21	33.38
6	METEPEC	16.49	15.97	27.71	31.01	56.17

FUENTE: Censo General de Población y Vivienda, VII, VIII, IX, X, XI, 1950, 1960, 1970, 1980, 1990, SIC e INEGI.

En términos de la población económicamente activa que participó en la terciarización de la economía como actores del proceso social, y a pesar de las cifras de 1970 y 1980 que presentan algunos aparentes desajustes, se observa que el conjunto laboral dedicado a las actividades de comercio y servicios pasó en la ZMT de 15.526 en 1950, a 135.496 en 1990. Esto significa que en cuarenta años creció casi nueve veces.

La participación predominante del municipio de Toluca desde 1950, la ha llevado a registrar en 1990 el 59.43% de la PEA, que con la correspondiente a Metepec, constituyen una fuerza de trabajo abundante, y en la mayoría de los casos subutilizada, por lo que seguirá creciendo aceleradamente, ya que el mercado de trabajo en la ZMT apunta a continuar

Cuadro 38: PEA en el sector terciario, según posición en el trabajo, en los municipios que llegaron a integrar la ZMT, 1960-1990.

	A	B	C	D	E
1	MUNICIPIO Y AÑO	TOTAL	EMPLEADOS	PATRONES	POR SU CUENTA
2	ZMT 1960	17850	10261	324	7265
3	1990	127505	95354	3930	28221
4	LERMA 1960	1026	729	7	290
5	1990	3925	3610	125	190
6	METEPEC 1960	741	280	2	459
7	1990	23491	18621	881	3989
8	OCOYOACAC 1960	843	281	144	418
9	1990	4000	2494	77	1429
10	SN MATEO ATENCO 1960	208	43	3	162
11	1990	3743	2187	101	1455
12	TOLUCA 1960	14355	8713	151	5491
13	1990	82541	61293	2539	18709
14	XONACATALÁN 1960	154	34	5	115
15	1990	2438	1636	68	734
16	ZINACANTEPEC 1960	523	181	12	330
17	1990	7367	5513	139	1715

FUENTE: Censo de Población y Vivienda, VIII y XI, 1960 y 1990. SIC e INEGI.

la terciarización, donde además del importante aumento comercial, mantienen su crecimiento los servicios financieros, los profesionales y los turísticos.

5.2 El proceso de urbanización de Toluca y la conformación metropolitana.

5.2.1 Urbanización de Toluca.

El punto de partida para analizar el proceso de metropolización de Toluca, es asumir que el crecimiento urbano no es un resultado "natural" o derivado de la "aglomeración de la población en un determinado punto del espacio", sino el producto del impulso y la dirección ejercidos por la clase dominante, es decir, la clase capitalista, que tiene como función histórica la acumulación de capital. Por ello, fueron las características y necesidades del desarrollo capitalista a nivel nacional, con sus correspondientes formas productivas, las que condicionaron la estructuración del territorio de la ZMT.

En esa medida, el "desarrollo" que esa clase social impone al territorio no es el de la producción por sí misma, sino el de las relaciones de producción propias del modo de producción capitalista, sobre todo la extorsión de plusvalía a las capas productoras. (Ver Garnier, 1988: 621)

En el predominante desorden del territorio urbano en la ZMT, las constantes en su proceso son la especulación del suelo, la segregación socioespacial, los añejos problemas viales, el aislamiento de ciertos barrios periféricos, el subequipamiento de zonas asignadas a las clases populares, la insalubridad, y otros problemas, que surgieron paralelamente

con la industrialización.

En el proceso de urbanización de Toluca, pueden identificarse tres periodos: (1) el de la urbanización pre-industrial, que abarcó aproximadamente desde los años treinta hasta finales de los cincuenta; (2) el periodo de urbanización directamente influido por la industrialización, en el cual se dio la expansión y reconfiguración urbana, y que más o menos duró la década de los sesenta, caracterizado además por la diferenciación socio-territorial, y (c) durante los sesenta y ochenta, en que se dio la metamorfosis de la ciudad de Toluca, así como la conurbación Toluca-Metepec, y se conformó la zona metropolitana, teniendo como núcleo a la ciudad de Toluca.

(1) Urbanización pre-industrial.

El primer paso importante en la urbanización anterior a la industrialización se dio en los años treinta, cuando se logró hacer llegar hasta el centro de la ciudad la carretera, llamada "Internacional", que va hacia Morelia y Guadalajara, y que años después se prolongó hasta los Portales. Con esa obra, al fin se contaría con una salida importante de la ciudad de Toluca, y a la vez semi-eje que hacía posible la estructuración inicial de la ciudad. Asimismo, se continuaron las calles hacia el oriente, acercando la zona céntrica con la entrada de la carretera México-Toluca. (Ver Correa, 1980: 275)

Para los años cincuenta, el proceso de urbanización de Toluca la había llevado a conformar una área urbana, de asentamientos humanos principalmente, cercana a 225 Ha., compuesta por un centro comercial no

bien delimitado, que confluía con la zona habitacional, hasta entonces compuesta por un total de 10 colonias y los barrios antiguos que circunscribían la ciudad en todas direcciones en torno al centro histórico, además de la zona industrial al oriente de Toluca, en la entrada de la carretera México-Toluca.

Hacia finales de los cincuenta se pavimentaron todas las calles del casco urbano de Toluca, logrando así acondicionar la ciudad para la movilización de personas y mercancías, lo que la constituía como una urbe con perspectivas de modernización. Sin embargo, su traza histórica no permitía un crecimiento ordenado, sobre todo porque la parte central era un verdadero cajón encerrado, en el que abundaban los corralones y casas viejas sin la adecuada alineación ni especificaciones de construcción. Más bien aparecía como un pueblo grande sin la estructuración necesaria para favorecer la movilización social ni la ubicación de comercios de mayor tamaño y complejidad. Desde luego que la circulación vehicular era muy complicada, por lo reducido de las calles, y la falta de avenidas suficientes para cruzar la ciudad.

En efecto, la estructura vial era realmente limitada, con sólo dos vialidades principales oriente-poniente para atravesar la ciudad (las avenidas Independencia e Hidalgo), y únicamente cinco vialidades principales norte-sur para cruzarla (Guadalupe Victoria, Pino Suárez, Benito Juárez, Vicente Villada y Andrés Quintana Roo). Y aunque ya se contaba con una vialidad envolvente de la ciudad (Paseo de los Matlazincas y su contraparte el Paseo Xinantécatl) esta obra quedaría terminada con pavimentación, banquetas, iluminación y demás obras, hasta 1970. (Ver Plano1)

Para finales de los años cincuenta no se contaba con la Autopista México-Toluca, que apenas en 1960 quedaba mal pavimentada como carretera, muy insegura y mal trazada, aunque fue sin duda la obra de comunicaciones más importante ya que permitiría establecer una mayor vinculación entre la ciudad de México y la capital del estado.

Al interior de lo que llegó a ser la zona metropolitana de Toluca, la aglomeración principal radicaba precisamente en la ciudad de Toluca, como centro urbano comercial del Valle de Toluca, pero sin contar con la infraestructura ni el equipamiento necesarios para las actividades secundarias y terciarias, tanto debido a las limitaciones físicas de la propia ciudad, como a la falta de planeación de su crecimiento (común en la mayor parte del país).

Todo este cuadro correspondía a los requerimientos de la vida social de una población urbana aproximada de 80 mil habitantes, además de otros 76 mil que vivían en 117 localidades circundantes, dentro de las que predominaban las rancherías, haciendas y pueblos; así como de las principales actividades económicas de Toluca, su área aledaña, y lo que podría llamarse su área de influencia en todo el estado de México. Lo importante a subrayar es el hecho de que ni la producción agropecuaria, ni el comercio o la pequeña industria instalada presentaban mayores requerimientos de la ciudad, ya que, en el primer caso, bastaba con tener acceso a algunos insumos, el mercado y la administración gubernamental correspondiente. Por su parte, el giro comercial, que en su mayoría estaba compuesto por pequeños comercios de abarrotes y artículos de primera necesidad, tampoco exigía, en esas condiciones, un mayor crecimiento urbano y funcionalidad, ya que, como lo hemos mencionado más arriba, en

gran medida el comercio de múltiples productos se realizaba en la ciudad de México, que históricamente era el centro de abasto por excelencia. Finalmente, la pequeña industria no estaba en posibilidad de impulsar el desarrollo urbano de Toluca (y menos aún de su área aledaña), ya que se trataba de un reducido número de empresas de tipo artesanal, familiares, cuya producción estaba destinada al consumo local o estatal; pero que no representaba más que una actividad tradicional sin impacto territorial de consideración, ya que su producción era de poca monta y de reducido valor, por lo que la ocupación de personal también era de escasa importancia.

Puede decirse, entonces, que el predominio de las actividad primaria, en la medida que era la principal y no impulsaba ninguna modificación social significativa, fue un factor de peso en la incipiente urbanización de la zona Toluca, ya que su dinámica no llegaba más lejos que los productos agropecuarios generados, es decir, que ni territorialmente ni en lo económico y social podrían cambiar la situación prevalescente, cumpliendo así la ciudad su papel comercial, pero sin ser el sitio a partir del cual pudieran desarrollarse las fuerzas productivas y por lo tanto la sociedad en su conjunto, puesto que la vida rural y su inercia impedían el cambio social y su correspondiente modificación territorial.

Es decir, se trata de una urbanización directamente determinada por las actividades primarias y las muy limitadas actividades terciarias que aquellas impulsaron. Por lo tanto, los cambios urbanos registrados fueron una respuesta a los requerimientos de la dinámica económica y social derivada del atraso en que se encontraba la zona, de tal manera que la ciudad sólo cambió en función de las necesidades que le imponía su carácter de centro productor agropecuario.

(2) Reconfiguración urbana de Toluca.

Lo más importante de la ampliación y complejización del "tejido urbano" de la ciudad de Toluca, fue que de hecho se produjo una reconfiguración urbana, tanto porque la creación de colonias significaba el final del contorno de los barrios de los años treinta y cuarenta, que se iban transformando en función de su cercanía con el centro y de la terminal camionera estatal, o por su buena ubicación respecto de las grandes vialidades y obras que transformaban la ciudad, y por los boulevares y algunas avenidas indispensables que definían una nueva traza, otros ejes tanto de tránsito como de división socio-espacial. (Ver Correa, 1980: 275-276)

Entre 1963 y 1969 se avanzó en la ampliación del centro de Toluca y en la pavimentación de las principales avenidas, como fue el caso de la Morelos, que atravieza la ciudad de oriente a poniente, abriendo el paso y la propia urbe a la circulación vehicular, y siendo la vía directa que vincula la carretera a Morelia con el Paseo Tollocan hacia la ciudad de México. Por ello, aumentó significativamente el valor de la propiedad en el área con esa obra urbana, y se creó toda una nueva zona comercial. (Ver GEM: 1969)

En esos años se dotó de servicios a gran número de localidades, a excepción de los centros ubicados en áreas ejidales dentro del perímetro urbano, dándose preferencia a la zona industrial de Toluca, atendándose prioridades como drenaje, agua potable, electrificación, pavimentación de calles y banquetas, así como alumbrado público. (GEM: 1969, Sexto Informe de Gobierno)

Cabe recordar que muchos otros servicios propiamente municipales de Toluca, para los años sesenta eran pagados por los vecinos de las distintas colonias, exigiendo para ello su organización y participación directa en las obras urbanas, ante la inexistencia de las instituciones gubernamentales abocadas a ofrecer esos servicios.

Otro cambio urbano que en su momento parecía de menor significado en la reconfiguración urbana de los años sesenta, pero que resultaba en los inicios de la conurbación Toluca-Metepec, fue la construcción de fraccionamientos dentro del municipio de Metepec (adjunto a Toluca), a lo largo del corredor industrial Toluca-Lerma. Así, en 1960 se autorizó la construcción de los fraccionamientos Los Pilares y Casa Blanca, con 772,743 m². Hacia 1968, el conjunto de fraccionamientos que abarcaban aproximadamente 744 Ha., su localización en los límites de los dos municipios, y el haberse creado especialmente como zona habitacional para personal gerencial, técnicos y trabajadores provenientes de la ciudad de México definía, por un lado, los nuevos contornos y centros de población que llegaban a incluirse en la vida social de Toluca, aunque manteniendo los migrantes vínculos con el Distrito Federal; y por otra parte, cierta división del uso del suelo, así como la diferenciación de los asentamientos entre los de lujo y populares, que se imponía al parejo con la implantación industrial en la zona Toluca. (GEM, 1990: 30)

Para comprender la importancia de esos cambios, hay que tener presente que entre 1950 y 1960 la ciudad de Toluca se desarrolló principalmente al interior del circuito Paseo Tollocan (compuesto por el Paseo de los Matlazincas y el Paseo Xinantécatl), así como a lo largo de las salidas a Morelia, México y Atlacomulco; y al sur sobre el Paseo Colón. (Ver Plano 2)

Pero fue precisamente en la década de los sesenta cuando se autorizó e inició la construcción del corredor industrial Toluca-Lerma, que marcó la pauta de crecimiento de la zona sureste del municipio de Toluca, y su conurbación con Metepec. Es de esta forma como se generó el proceso de industrialización-urbanización, puesto que con la implantación industrial se requirieron nuevas zonas habitacionales, equipamientos y servicios, autorizándose entre 1961 y 1969 quince desarrollos, de los que once se ubicaron en el municipio de Toluca, y cuatro de tipo industrial (en Toluca y Lerma); en tanto que en el municipio de Metepec se autorizaron cuatro: Xinantécatl, Cuauhtémoc, San Gabriel y Unidad Victoria. (GEM, 1990: 30)

El crecimiento del área urbana de Toluca desde la época pre-industrial hasta la metropolización indica que entre 1950 y 1970 se registró un importante crecimiento urbano en Toluca, resaltando el incremento del uso del suelo industrial, y el hecho de que proporcionalmente a esa expansión física, no se atendía aún la demanda de vivienda, sobre todo para los trabajadores fabriles; en tanto que el aumento de los espacios comerciales y de las vialidades al interior de Toluca tampoco era significativo todavía. (Ver Senties, 1978)

Para finales de los ochenta, el área urbana de Toluca, que incluía la ciudad de Toluca y su área urbana colindante inmediata, ocupaba ya casi la mitad de toda la superficie urbana de la zona metropolitana, calculada en 11 mil hectáreas de extensión, con una ampliación muy importante entre 1970 y 1985, o sea, en el período de implantación de la gran industria.

Cuadro 39: Area urbana de Toluca, 1930 - 1985

	A	B	C	D
1	Año	Hectáreas	Incremento	% incremento
2	1930	359		
3	1940	567	208	58
4	1950	606	39	7
5	1970	989	383	63
6	1985	4278	3289	333
7	Suma		3919	

FUENTE: Toluca, en *La expansión territorial de las ciudades de México, 1992*.

(3) Metamorfosis de la ciudad de Toluca y conformación metropolitana.

El cambio fundamental que tuvo Toluca entre 1970 y 1980, fue que, como el núcleo principal, se convirtió más en un punto de crecimiento que en un lugar central, puesto que los impulsos al desarrollo que recibían los municipios periféricos partían de la propia dinámica del centro -en estrecha relación con los recursos de éstos. Se advierte entonces que la ciudad y su área urbana estaban cambiando, en un proceso de transformación interna, dejando sus rasgos anteriores, en la medida que Toluca pasaba a desempeñar un papel de centro para la generación y trasmisión del crecimiento económico, sobre todo debido a la importancia de la planta industrial con que contaba, y el impacto que había provocado en el comercio y los servicios.

Una de las principales transformaciones, con respecto a la situación anterior, tiene que ver con que, a partir de la mayor movilidad adquirida, los subcentros urbanos y el centro tradicional (Toluca), pasan a intercambiar residencia y trabajo, trastocando el esquema de dependencia que asignaba a los núcleos secundarios la habitación de los trabajadores no terciarios y al centro los empleos terciarios así como su residencia. En

ese momento se genera también un aumento de la demanda de trabajo no sólo en el núcleo central, sino además en los antiguos subcentros, la cual resulta más elevada que el crecimiento vegetativo normal. Esto último puede explicarse si aceptamos que en cierta medida el desarrollo despolariza, debido a que el territorio se hace más dinámico en todos sus puntos. (RIBAS, SOLE Y POU, 1979:16)

Lo anterior puede observarse para el caso de la ZMT, a partir de mediados de los años sesenta, y más claramente durante la década de los setenta, según los datos siguientes:

- Para 1960 únicamente el municipio de Toluca registraba el 26% y el 38.2% de la PEA en actividades secundarias y terciarias respectivamente, mientras los otros municipios periféricos oscilaban su participación entre el 10 y el 20% en el sector secundario, y en menor medida en el terciario. Además, hay que considerar que esa población trabajadora en su mayoría se desempeñaba en la ciudad de Toluca, como núcleo principal de la zona.

- De 1960 a 1970 todos los siete municipios que hoy conforman la ZMT vieron incrementada su demanda de empleo en los sectores secundario y terciario en forma importante, evidenciando que tanto del municipio central como de los periféricos fluyó la fuerza de trabajo al corredor industrial Toluca-Lerma, que se convertía en asiento de las grandes industrias, sobre todo entre 1964 y 1969.

- El hecho de que durante los años setenta ya no se aprecia el crecimiento de la demanda en el sector secundario, excepto en los municipios de Lerma y San Mateo Atenco, indica precisamente el impacto de la industrialización periférica, la cual constituyó un factor fundamental en

la metropolización. Y aunque tampoco se registró un aumento de la demanda en el sector terciario en la zona, incluyendo el municipio de Toluca, el crecimiento de la población total por municipio muestra que la dinámica y la movilidad cambiaron de manera irreversible el esquema anterior. (Ver datos del siguiente apartado)

- Esto último incluye el requisito de una inmigración, tanto de personas como de capitales a la vez, lo que se expresa como un rasgo necesario y suficiente del hecho metropolitano, ocurriendo entonces que Toluca se convirtió en ciudad "madre" de otros núcleos urbanos, como fueron los casos de las cabeceras municipales de Metepec y Lerma, las que a su vez pasaron a ser ciudades con una particular área urbana.

- Estructuralmente, la metrópolis (Toluca) es receptora de flujos de personas y de capitales desde más allá de los límites del territorio al cual vierte sus rasgos de metropolitano. A esto también se le ha denominado "concentración descentralizada", que recibe los recursos de un extenso ámbito para pasar a diseminarlos en un ámbito reducido, que es el de la propia área o zona metropolitana. (Garza, 1989)

En todo el proceso de metropolización, las vialidades resultaron fundamentales, sobre todo por su función de estructuradoras del territorio, y particularmente importantes aquellas que permitieron demarcar los límites de la ciudad, ya que con esos accesos principales se lograban perfilar los ámbitos del crecimiento más allá de las fronteras anteriores. En este sentido, no fue sino hasta 1976 cuando se iniciaron los trabajos para que Toluca contara con tres salidas más, similares al Paseo Tollocan (corredor Toluca-Lerma), en el programa de carreteras urbanas: salidas y entradas de Toluca a Ixtapan hasta Metepec, Toluca-Valle de

Bravo, hasta adelante de Zinacantepec, y la de Toluca-Ixtlahuaca, hasta Calixtlahuaca. En total, fueron 176 Km., con camellón, zanjas jardinadas y carriles. (El Sol de Toluca, 14/X/76)

A principios de 1978, se inició el ambicioso Plan de Vialidad para el Valle de Toluca, que en un convenio entre la Federación y el estado se construirían 3 circuitos básicos. Además, las redes de vialidad por los cuatro puntos de la ciudad para complementar todas las vías de comunicación de la capital en los cuatro años siguientes. (El Sol de Toluca, 9/II/78)

Más que en otros momentos, en 1979 se resaltó como básica la vialidad para el transporte urbano. Así, se comenzó la vía Toluca-Metepec como parte de la conurbación metropolitana, para beneficio de más de 50 mil habitantes, con un costo de \$ 332 millones, y una extensión de 23 Km. En una segunda etapa, la vialidad llegaría a Mexicalcingo, integrándose al libramiento de la zona conurbada del centro del país. En la tercera etapa, según el Plan de Desarrollo Urbano, llegaría a Tenango del Valle, integrándose así el eje industrial Atlacomulco, Ixtlahuaca, Toluca, Tenango y Tenancingo. Lo anterior, conjuntamente con las vialidades: Toluca-Zinacantepec, Toluca-Palmillas, Toluca-Naucalpan-Tomás Alva Edison y Toluca-La Marquesa. Todo ello, permitiría un desarrollo equilibrado del área metropolitana. (El Sol de Toluca, 22/VI/79)

Como a la postre también resultaban insuficientes en cantidad, y en capacidad las existentes, el gobierno estatal construyó vialidades laterales del Paseo Tollocan, con una inversión de 230 millones, principalmente hacia: Lerma, Tultepec, Amomolulco-Xonacatlán, San Pedro

Cholula y Santiago Tianguistenco, para desalojar el tránsito en esa vía, y mejorar las comunicaciones para el desarrollo económico de las comunidades aledañas a la zona, sobre todo en donde se desecó la laguna del Lerma. Igualmente, el movimiento de la producción industrial de las zonas de Toluca, Lerma, Ocoyoacac y Santiago Tianguistenco sería más rápido y seguro con esas vialidades.

En 1982, uno de los proyectos más importantes de vialidades urbanas surgía con mayor interés: crear la Avenida Las Torres, con el propósito de descongestionar el Paseo Tollocan, y la vialidad a Metepec. Sin duda representaba el proyecto más relevante, que llegaría a ser no sólo un libramiento para la ciudad, sino un eje estructurador de la zona metropolitana, ya que corría de oriente a poniente, comunicando a los municipios de Metepec, Toluca y Zinacantepec. (Ver Hernández, 1996)

El otro proyecto que avanzaba por la zona norte de la ciudad, era la ampliación de la carretera Naucalpan-Toluca, para favorecer el tránsito más fluido entre el Valle de México y la capital del Estado. Sin embargo, se trataba de acciones en respuesta al aumento de los problemas viales, y a la falta de un esquema completo e integral.

La otra gran obra que interesa mencionar, y que se inició en 1980, es el Aeropuerto Internacional de Toluca, mismo que se concluiría a finales de 1983 y principios de 1984. Esta obra, se esperaba, además de impactar significativamente la zona, venía a representar un impulso determinante en la dinámica de las actividades productivas y comerciales de Toluca, así como a reforzar los vínculos entre la zona metropolitana de la ciudad de México y la zona metropolitana de Toluca.

Específicamente, se consideró que el aeropuerto local sería útil para aviones de carga, y una alternativa para el de la ciudad de México, no sólo por la cercanía con ésta, sino también por las ventajas para los usuarios.

Pero la ampliación explosiva del área urbana de Toluca se dio precisamente durante los quince años en que se produjo la metropolización, 1970-1985, experimentando la ciudad un desbordamiento de sus límites anteriores, en la medida que absorbía tierras y poblados aledaños.

Y a diferencia de lo que ocurría hacia finales de los cincuenta, cuando las 21,084 viviendas registradas ocupaban el 33% del suelo urbano, para 1990 el número de viviendas era de 103,166, ocupando el 65% del uso habitacional. (Senties, 1978 y Plan de Centro de Población Estratégico de Toluca, 1993)

Puede plantearse entonces que, tanto por el crecimiento físico de Toluca, como debido a la dinámica del mercado de trabajo entre ésta y los municipios periféricos, derivada de la instalación de grandes industrias en el corredor Toluca-Lerma, así como por la gran expansión terciaria en la zona, desde mediados de la década de los sesenta y hacia el término de los años ochenta la capital del Estado pasó de ser una ciudad industrial con cierta importancia, a configurar una metrópolis, o sea, una gran ciudad en cuyo territorio quedaron incluidos los espacios de concentración de capital (zona industrial); y que esa categoría, así como las ventajas que conlleva, sólo se explican a partir del hecho urbano que la soporta, considerando que la metrópolis ha pasado a tener como ciudad una característica estructural propia y definitiva. Es decir, Toluca llegó a ser

la base de la estructura territorial para la conformación de la zona metropolitana.

En el desarrollo físico, económico y social que significó la relativamente rápida conversión de Toluca en una Metrópolis, si consideramos que ese cambio fundamental se dio más específicamente entre 1970 y 1980, tuvieron particular importancia los siguientes factores:

a) La absorción constante de tierras ejidales al uso urbano durante la década de los setenta.

b) La detonación de un sub-centro comercial-habitacional al sureste de la ciudad, con base en la implantación de la terminal camionera y del mercado Juárez, y los nexos de este centro con otros centros de población dentro del municipio de Toluca y de los otros municipios de la ZMT.

c) La participación del mercado inmobiliario en la edificación de fraccionamientos habitacionales e industriales, complementarios a los construidos por el gobierno, y aprovechando la infraestructura aportada por éste.

Para 1970 el crecimiento físico de Toluca era inminente, y se requería correr los límites de la ciudad, prácticamente hasta las salidas de la misma en todas sus direcciones. Esos cruces y salidas de la zona urbana fijarían los nuevos contornos para la capital del Estado, y perfilarían a la vez el futuro crecimiento. (Ver Plano 2)

Y es que Toluca no podía crecer, ya que se encontraba constreñida por ejidos; pero la capital tenía la necesidad de expandirse, y se hallaba

presionada por el incremento demográfico. La ciudad estaba encajonada entre muchos ejidos de las localidades de San Buenaventura, San Mateo Oztotitlán, Santa Ma. Las Rosas, Capultitlán, San Felipe Tlalmimilolpan, San Pablo Autopan, Santa Ana Tlapaltitlán, mismos que no permitían el crecimiento urbano. (Ver Croquis 2)

Ya en 1971 aparecía el descontrolado crecimiento de la periferia de la ciudad, especialmente en San Mateo Oztotitlán, San Buenaventura y Capultitlán, hacia el poniente y sur de la ciudad. La invasión de ejidos que circundaban la ciudad era incontenible, sobresaliendo además: San Felipe Tlalmimilolpan, Capultitlán, San Buenaventura, San Mateo Oztotitlán y San Pedro Totoltepec, donde se habían construido fraccionamientos y establecido colonias, legales o no, pero que irrumpían definitivamente en el crecimiento urbano sin control. Lo anterior traía aparejada una gran venta ilegal de parcelas, oscilando los precios entre \$ 300 y \$ 400 el m². (Ver Croquis 2)

Además, se habían autorizado fraccionamientos en terrenos ejidales, según lo dispuesto en la Ley Federal de Reforma Agraria, ante la demanda creciente, ya que la venta de parcelas era enorme. Inclusive, se ratificaba que no existía restricción alguna para nuevos fraccionamientos que cumplieran con la ley. Los autorizados eran: Los sauces, Casa Blanca, Plazas de San Buenaventura, Lomas Altas, Unidad Independencia, Valle Verde, Fuentes de San Gabriel, Desarrollo Vértice Meteoro, La Virgen, AURIS-Toluca y AURIS-Cuauhtémoc, Colonia Electricistas, López Mateos, ISSEMYM, Col. Federal, Juan Fernández Albarrán y San Carlos, además de un sinnúmero de subdivisiones que se habían estado haciendo en Toluca. (El Sol de Toluca, 4/VIII/722; y Ver Aguilera, 1994:) (Ver Plano 3)



Universidad Nacional Autónoma de México

Facultad de Arquitectura / Posgrado

"Conformación de la Zona Metropolitana de Toluca, 1960-1990"

Plano 3: Colonias y barrios de Toluca (1978).

Simbología Temática



1959



1960-1969



1970-1979

Simbología Básica

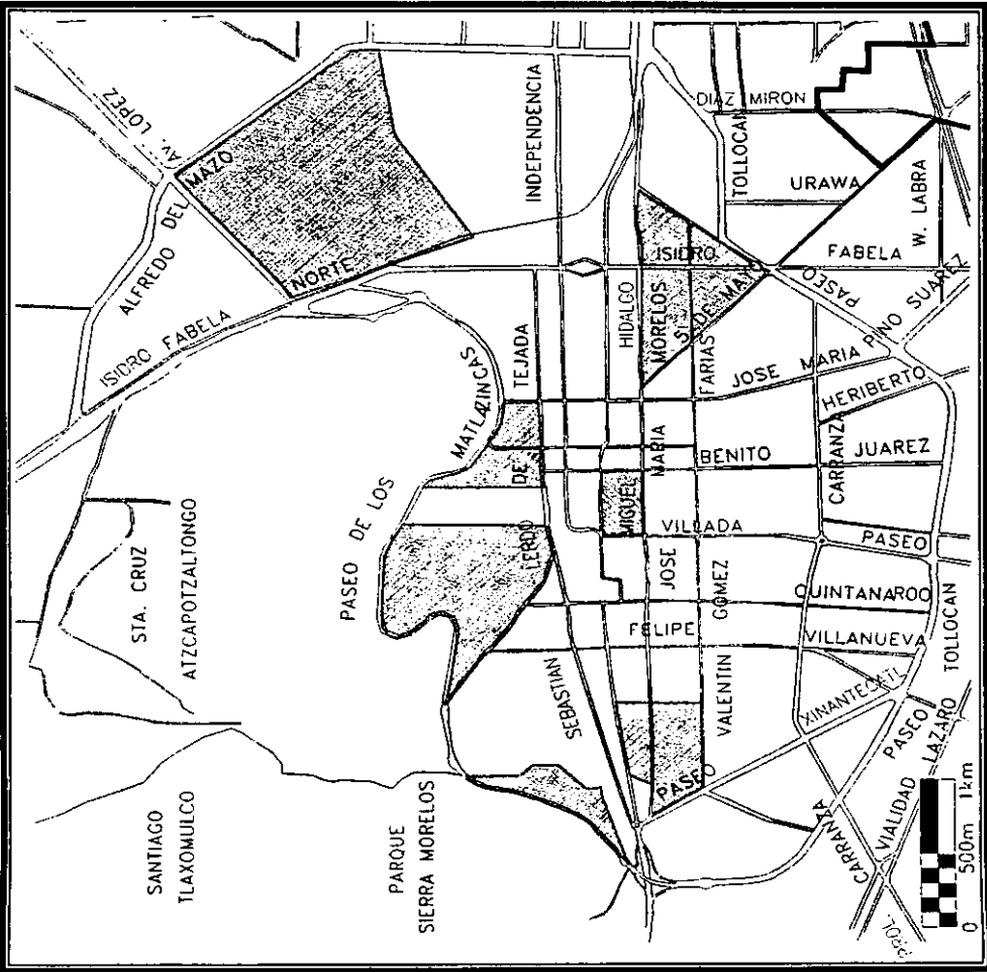


Límite municipal



FFCC

Fecha: Febrero de 1997



Para mediados de los setenta, aparecían ya las expresiones socio-urbanas del crecimiento de Toluca: pérdida de la tranquilidad en cuanto a delincuencia, accidentes de tránsito, aumento no satisfecho de la demanda de transporte urbano; la implantación de grandes almacenes comerciales (Blanco, Aurrerá, Comercial Mexicana), además del nuevo hospital del IMSS, en esos años uno de los edificios más altos de la ciudad. Estos equipamientos llegaron a trastocar sensiblemente la estructura y movilidad social de la ciudad.

La expansión de Toluca se daba en todas las direcciones, incluyendo prácticamente todos los pueblos adyacentes a la ciudad, sobresaliendo dos problemas que aquejaban a la población: ya no se tenía capacidad para atender adecuadamente el transporte (Taxis y camiones); y la escasez de agua continuaba.

Para 1977, ya se preveía que Toluca se conurbara con poblaciones como Lerma, Ocoyoacac, Tianguistenco y Calimaya, por lo cual se requería controlar el crecimiento anárquico. Lo cierto es que el crecimiento resultaba muy acelerado; el centro urbano se había "movido", y se registraba una tendencia a la aborción de al menos los municipios antes señalados. Su desarrollo urbano fue uno de los más anárquicos del país, creciendo la ciudad hacia el sur, ya que hacia el norte se encontraba limitada por los obstáculos topográficos (en Santiago Tlaxomulco, y la Sierra Morelos). La imagen urbana persistía con grandes corralones en su interior, producto del acaparamiento de terrenos. El llamado primer cuadro se había desplazado hacia la periferia, y pronto Toluca se conurbaría también con otras poblaciones como Metepec, Zinacantepec, San Mateo Atenco, Chapultepec, y otros pueblos cercanos, por lo que debería

planearse para evitar más problemas de crecimiento horizontal, ya que continuaban los asentamientos humanos en zonas periféricas (ejidos), además de los poblados de Tlalmimilolpan y Capultitlán.

A mediados de 1979, se consideraba por parte del gobierno estatal, que al menos 15 poblaciones se incorporarían al bloque urbano de Toluca en el año 2000. La preocupación de cuatro alcaldes era mantener una congruencia en obras, con miras a la integración de sus respectivos municipios en los siguientes veinte años en la zona metropolitana de Toluca, que tendría más de 800 mil habitantes. En ese momento, se realizaban los primeros trabajos entre los presidentes municipales de Toluca, Metepec, Zinacantepec y San Mateo Atenco, y junto con Lerma analizaban los requerimientos de la población. Hasta entonces, debería asegurarse la congruencia en obras, para satisfacer las demandas de los servicios más importantes como drenaje, vialidades, agua, vigilancia y transporte. Se observaba que la coordinación era un hecho en la colonia San Gabriel, INFONAVIT, donde se inició la conurbación (Toluca-Metepec), pero no se descuidaba la inminencia del surgimiento de la zona metropolitana, ejemplo, prioridad a drenaje y vialidades. "En el Plan de Desarrollo Urbano estatal, se contempló que para el año 2000 habría 16 poblaciones, de cuatro municipios, integradas al bloque urbano. Toluca (540 mil), San Pedro Autopan y Zinacantepec (30 mil cada una), San Buenaventura, Pilares-Casa Blanca, San Mateo Atenco, San Cristóbal Huichochitlán, San Pedro Totoltepec, Lerma, Metepec, Capultitlán (20 mil cada uno); San Lorenzo Tepaltitlán, Cacalomacán (15 mil cada uno); San Felipe Tlalmimilolpan (10 mil); San Diego Linares Y San Diego de los Padres (5 mil cada una). Por lo que también habría que coordinar los planes de desarrollo urbano del Estado y municipal." (El Sol de Toluca, 21/IV/79)

Antes de que finalizara 1979, estaba en claro que comenzaban a conurbarse seis municipios: Toluca, Metepec, Zinacantepec, San Mateo Atenco y Almoloya de Juárez. Se trataba ya de una concentración urbana de 1,064,000 habitantes que requería servicios municipales. La respuesta estaría en ECOPLAN, y se avanzaba en vialidades y planes de agua y drenaje. (El Sol de Toluca, 31/VIII/79)

Sin embargo, faltaba dinero para la conurbación. Existía peligro de crecimiento desproporcionado: Zinacantepec y Metepec eran pobres, y Toluca trabajaba por su lado. A pesar de que el Plan Nacional de Desarrollo contemplaba que Toluca sería en los siguientes años un centro de conurbación muy grande, como otros del centro del país, por lo que se requería de una adecuada planificación, toda vez que los municipios del Valle de Toluca carecían de un proyecto para prevenir la unión intermunicipal, y además tenían presupuestos limitados que más bien estaban provocando un crecimiento descontrolado; y mientras éstos tendrían que endeudarse, no se contemplaba en la planeación específica con precisión su conurbación (como ya empezaba a observarse), por escasez de recursos, por ejemplo, no había dinero para atender a colonias como la Jiménez Cantú, Los Pilares, Casa Blanca, INFONAVIT San Gabriel, San Fernando y otras (que prácticamente se unieron a Toluca), por lo menos se necesitarían 29 millones de pesos más, equivalentes a 140% de su presupuesto. Y algo similar ocurría con Zinacantepec. (El Sol de Toluca, 18/XII/79)

Haciendo un recuento de lo que fue el crecimiento urbano de Toluca desde 1970, se advierte que éste se dio sobre todo a partir de la absorción de tierras ejidales aledañas a la ciudad, debido a un proceso incontrolable de

invasión; así como su expansión hacia el sureste donde se dio sobre suelo de propiedad privada, aunque muy localizado (Ver Urbanización diferencial, Metepec, en este capítulo). Sin embargo, durante la década de los setenta la expansión además de continuar por esa vía, también registró el desborde propio de su crecimiento tendencial, asimilando a un conjunto de localidades colindantes, tanto las pertenecientes al propio municipio de Toluca, como de otros municipios periféricos.

Las orientaciones principales de la expansión urbana de la ciudad, se explican además por lo siguiente: (Rodríguez, 1981:82)

1) La localización territorial de las formas de tenencia de la tierra, ya que la mayor parte de la propiedad privada se ubica en la zona sureste de la ciudad de Toluca, facilitando el crecimiento de fraccionamientos residenciales en esa zona.

2) Condiciones geográficas hacia el norte, por la Sierra Morelos y el Cerro del Perico, y en parte del poniente de la ciudad, debido a las elevaciones de San Mateo Oxtotitlán y San Antonio Buenavista, que impedían a la mancha urbana extenderse en esos rumbos.

3) Asimismo, la construcción del Paseo Tollocan, que como ya se ha indicado fue la vialidad de mayor importancia, conformó un nuevo contorno urbano a la ciudad, ampliando con ello las redes de infraestructura y servicios, posibilitando y atrayendo la instalación de importantes zonas habitacionales.

4) También la relocalización de grandes equipamientos de servicios,

especialmente la terminal camionera y el mercado Juárez, así como la instalación de almacenes de autoservicio: Aurrerá y Comercial Mexicana, que en conjunto detonaron una nueva zona comercial, propiciando la expansión urbana en esa zona.

Si bien se crearon condiciones para el crecimiento, sobre todo en las zonas oriente, sur y sureste de la ciudad, sin duda fue en esta última donde resultaron óptimas para promover la ampliación urbana. Asimismo, el área habitacional del corredor industrial Toluca-Lerma, atrajo y promovió la ubicación de unidades habitacionales, aunado esto a las decisiones de los agentes económicos participantes en el mercado inmobiliario, dentro del que también intervinieron los sectores público y privado.

El gobierno lo hizo por medio de sus distintos organismos que fueron estimulando directa o indirectamente el crecimiento en la dirección del Valle Toluca-Lerma:

- a) Construcción de zonas habitacionales: IZCALLI, INFONAVIT.
- b) Otorgando concesiones de permisos a los particulares para la construcción de fraccionamientos, como fue el caso de Santa Elena. (en la llamada isleta, en la confluencia de Lerma, San Mateo Atenco y Ocoyoacac).
- c) Dotación de infraestructura y servicios básicos.

Por su parte, las inmobiliarias construyeron en el área varios fraccionamientos que complementaron los edificados por el Estado, aprovechando la infraestructura creada por éste.

5.2.2 Integración de la zona metropolitana de Toluca.

Si bien ya se ha hecho mención a la importancia del proceso de conurbación de Toluca y el municipio de Metepec, es necesario analizar con más detenimiento lo sucedido ya que fue a partir de esa unión territorial cuando se inició propiamente la metropolización.

a) Conurbación Toluca-Metepec.

El crecimiento del área urbana de la ciudad de Toluca, principalmente a través de las sucesivas integraciones de centros de población localizados al sureste, tendía a conurbarse físicamente, situación que se registró ya plenamente a finales de los setenta.

Las características económicas de la conurbación Toluca-Metepec, estuvieron determinadas por el hecho de que se trataba de la ciudad de Toluca, que registraba una importante dinámica económica y urbana, que absorbía pequeñas áreas urbanas con economías poco desarrolladas, y cuyo proceso de integración presentó los siguientes rasgos:

(1) La base económica de los centros de población incorporados al área urbana de Toluca era agrícola, escasamente desarrollada, situación que impulsó a sus habitantes a cambiar de actividad económica.

(2) Debido a la cercanía de la ciudad de Toluca y de su zona industrial, facilitó que los habitantes de esas localidades se integraran con relativa facilidad a las actividades económicas urbanas, sin dejar sus poblados de residencia.

(3) El incesante movimiento migratorio hacia la ciudad de Toluca, provocó la saturación de la zona urbana, rebasando sus límites hacia otras zonas de crecimiento, entre las que se encontraban las localidades señaladas, por medio de la densificación y de la construcción de fraccionamientos en la periferia de las mismas, situación que alteró significativamente la composición de la población económicamente activa en la zona. (Rodríguez, 1981:89)

Específicamente, el área conurbada se compone por la integración urbana de la ciudad de Toluca y sus áreas de expansión con las localidades de San Francisco Coaxusco, San Jerónimo Chicahualco y la Colonia San Javier, pertenecientes al municipio de Metepec. (Ver Plano 4)

Las áreas de expansión de la ciudad de Toluca, que se fueron agregando al tejido urbano se componen por las siguientes localidades, pertenecientes al municipio de Toluca, localizadas en los alrededores de la ciudad: La Constitución, San Lorenzo Tepaltitlán, Santa Cruz Atzacapozaltongo, Santa María Yancuitlapan, Santiago Miltepec, Santiago Tlaxomulco, La Magdalena, Manuel Villa, Sánchez Colín, Santa Ana Tlapaltitlán, Guadalupe, Independencia, La Loma, La Mora, Sta. María Las Rosas, Capultitlán, Fracc. Valle Don Camilo, y San Mateo Oxtotitlán. (Ver Plano 5)

Paralelamente al proceso de conurbación, la ciudad de Toluca que a principios de la década de los sesenta se caracterizó por un intenso proceso de consolidación y densificación que respondía principalmente a su función de centro concentrador de servicios y abasto, como resultado de la construcción del segundo centro de abastos que fue el mercado Juárez, junto con la terminal camionera, el proceso de densificación se estabilizó.

Universidad Nacional
Autónoma de México



Facultad de
Arquitectura / Posgrado

*“Conformación de la Zona
Metropolitana de Toluca,
1960-1990”*

Plano 4: Área de conurbación
Toluca-Metepec

Simbología Temática

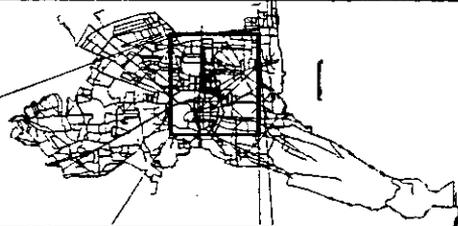
□
Área de conurbación
intermunicipal

Simbología Básica

—
+ + + + +
Límite municipal
FFCC

Escala Gráfica

Fecha





Universidad Nacional
Autónoma de México

Facultad de
Arquitectura / Posgrado

**“Conformación de la Zona
Metropolitana de Toluca,
1960-1990”**

Plano 5: Crecimiento histórico de la zona
metropolitana de Toluca. (1960-1993)

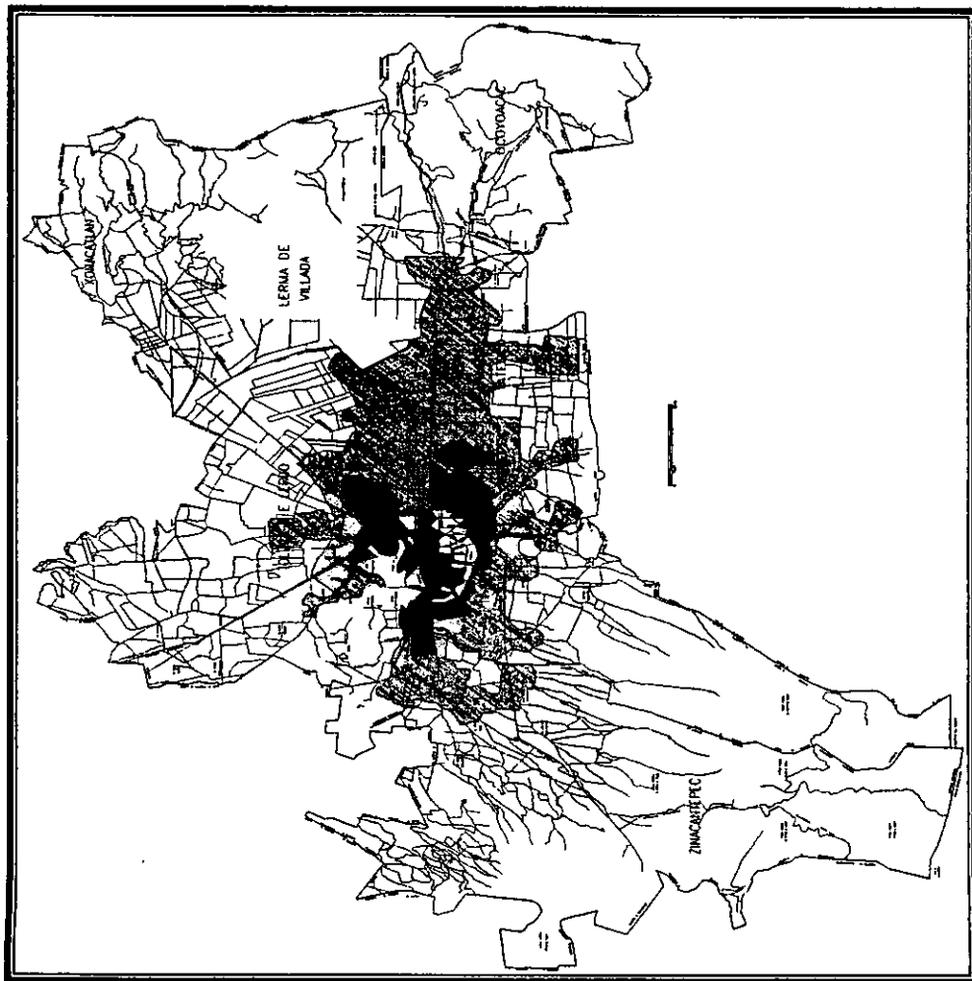
Simbología Temática

■	1930
■	1930-1959
■	1960-1969
■	1970-1979
■	1980-1989
□	1990-1993

Simbología Básica

—	Límite municipal
	FFCC

Fecha: Febrero de 1997



Asimismo, se inició la construcción de fraccionamientos en la periferia de la ciudad, inicialmente en forma aislada y en pequeña escala; pero debido a la creciente migración a la ciudad, la construcción de fraccionamientos aumentó, desbordando los límites anteriores de la mancha urbana.

b) Crecimiento físico de la zona metropolitana.

Desde ese momento de rebasamiento de los márgenes urbanos anteriores, la ciudad crece en la periferia y se presenta un proceso de cambio de usos del suelo en el centro de la ciudad. Así, el uso habitacional es desplazado del centro de la ciudad hacia la periferia, por los usos comerciales y de servicios que producen mayores ganancias. Los sectores que mostraron mayor crecimiento, son los ubicados en las zonas de expansión, en tanto que el sector correspondiente a la ciudad central presenta un crecimiento reducido.

Debido a que históricamente la ciudad de Toluca se encontraba envuelta por suelo ejidal, el proceso de urbanización de la ZMT se ha caracterizado por la ocupación de extensas áreas agrícolas que fueron quedando como vacíos entre dos zonas urbanas, las de Toluca y Lerma, al registrarse un asentamiento que fue creciendo en la dirección y al ritmo en que lo hacían las vías inicialmente, y después relleniándose las áreas con usos habitacionales. (Castillo, 1992: 107)

La tendencia al crecimiento de Toluca, fundamentalmente lineal, con base en el Paseo Tollocan, que ha funcionado como eje articulador desde la década de los sesenta, se ha definido por cinco condiciones particulares:

Accesibilidad vial. La cual se tiene precisamente por las características

del Paseo Tollocan, que envuelve a la ciudad y se comunica directamente con el corredor Toluca-Lerma, que es la vía hacia la ciudad de México, y del que parten las salidas de la ciudad de Toluca: hacia Naucalpan; Atiacomulco; Zinacantepec; Tejupilco y Tenango del Valle. Es decir, que la capital del Estado de México cuenta con accesos viales prácticamente en todas las direcciones de su configuración, permitiendo la movilidad tanto al interior del Estado de México como al nivel de la región centro del país, y muy significativamente por su comunicación expedita con la capital nacional.

Tenencia de la tierra. Como ya se ha indicado, Toluca se encuentra inmersa en suelo ejidal, lo que posibilitó su crecimiento urbano hacia todos los puntos cardinales de la ciudad, así como el desbordamiento de los "límites" fijados justamente por el Paseo Tollocan. Mediante la invasión se dio el asentamiento para vivienda popular; y a través de la expropiación se contó con suficiente tierra para la industria. Por ello, la tenencia ejidal significó una condición favorable para la apropiación y ocupación de suelo agrícola para uso urbano e industrial, situación necesaria para promover su crecimiento tendencial.

Valor del suelo. En estrecha relación con lo anterior, y una vez resueltos los problemas de especulación del suelo, hacia finales de los años ochenta, el valor de la tierra quedó controlado, tanto para la instalación industrial como para construir zonas habitacionales. En el primer caso, debido a que los costos se redujeron significativamente dentro de los parques industriales (y todas las industrias tenían que ubicarse en ellos); y en el segundo porque ALRIS adquiría los terrenos, vía expropiación, para construir conjuntos habitacionales de tipo popular.

Disponibilidad de agua. Sin duda los considerables recursos del acuífero del río Lerma permitieron ofrecer abundante líquido a los industriales así como para el consumo humano. Las extracciones se han realizado a través de pozos profundos, norias y manantiales, representando el 6.09% de la extracción total anual para la industria, y el 21.44% para uso doméstico del municipio de Toluca. Actualmente, y debido a la sobreexplotación de los acuíferos subterráneos, existen ya restricciones tanto para la instalación de industrias altamente consumidoras de agua, como para los asentamientos humanos, sobre todo en zonas de difícil topografía o alejados de zonas urbanas en las que el suministro sea regular. En todo caso, el problema de escasez de agua es delicado y no se ha resuelto debidamente, con los consiguientes graves daños para la ecología y la economía del Valle de Toluca.

Cercanía con la ciudad de México. La proximidad de Toluca con la capital del país constituye uno de los principales factores de localización industrial que la favoreció, así como de la migración que se ha registrado desde los años sesenta. Pero es a partir de 1980, con la conclusión de la autopista México-Toluca cuando la cercanía se hace aún mayor, y los flujos migratorios aumentan; aunque después de los sismos de 1985 muchos migrantes que radican dentro de la zona metropolitana de Toluca mantienen sus lugares de trabajo dentro de la zona metropolitana de la ciudad de México.

c) Urbanización diferencial entre los municipios de la ZMT.

Ante todo, hay que considerar que es hasta la década de los sesenta cuando se da la expansión del crecimiento radial de la zona metropolitana de

Toluca, sobre el Paseo Tollocan, con base en el corredor industrial del lado norte de esta vialidad, hasta el inicio del paseo, ubicado en la confluencia de los municipios de Lerma y San Mateo Atenco, y al sur planteado como área de crecimiento habitacional, en terrenos de los municipios de Toluca, Metepec y San Mateo Atenco. (Ver Plano 5)

En ese proceso, Metepec ha compartido la expansión urbana de Toluca, llegando a una especialización en la función de ámbito habitacional, y ocupando un lugar importante en el número de habitantes de la zona metropolitana.

Al pasar de ser un medio rural basado en la explotación agropecuaria y su tradicional trabajo de artesanía, en un territorio con importante ocupación de asentamientos humanos urbanos con un proceso demográfico acelerado, surgió una disparidad entre el crecimiento poblacional del centro de población, respecto a su desarrollo socioeconómico, ya que mientras el primero crece rápidamente el segundo no se ha logrado en la medida esperada, sobre todo debido a que la gran industria no se instaló dentro de su territorio, sino en Toluca y Lerma.

Y ese crecimiento urbano de la cabecera municipal, con su rango de ciudad, también ha provocado la concentración de habitantes en localidades colindantes con ella, especialmente los casos de San Lorenzo Coacalco y San Miguel Totocuitlapilco, que funcionan como áreas de conurbación intramunicipal con aquella.

Complementariamente, ya durante los noventa se ha generado una nueva zona de equipamientos comerciales y de servicios, predominando los

educativos y restaurantes, sobre la vialidad Toluca-Tenango, detonando económicamente esa parte del municipio (parte sureste), como un corredor en continuo crecimiento y diversificación de usos del suelo.

El predominio de terrenos privados en el municipio y su ubicación respecto a Toluca la han convertido en importante zona ofertante de suelo para vivienda de ingresos medios y altos. Actualmente se registra que los fraccionamientos establecidos ocupan una superficie de 688.53 Ha., de las cuales 175.9 Ha. forman parte de la zona de fraccionamientos aledaños y el resto se encuentran en la zona conurbada de Toluca. (Ibidem)

La urbanización de Metepec ha seguido los dos momentos de la metropolización de Toluca: (a) participando directamente en la expansión de la ciudad de Toluca en la conurbación con ésta durante los años setenta; y (b) ya como parte de la ZMT, en su función habitacional, la cual ha llegado a ser predominante.

Por su parte, el municipio de Zinacantepec es otro sobre el que se ha dado la expansión del área urbana de Toluca, sirviendo como centro de servicios especializados de carácter recreativo y cultural, con una franja habitacional sobre la vialidad Adolfo López Mateos, que es la continuidad natural del Paseo Tollocan, además de una liga tangencial con la cabecera municipal.

A partir de los años sesenta, el crecimiento urbano de Zinacantepec ha estado condicionado por su proximidad con la ciudad de Toluca y su fácil comunicación con ésta, a través de las carreteras federales Toluca-Morelia y Toluca-Ciudad Altamirano. Esto ha impactado a las localidades

que conforman el centro de población, tanto en el impulso urbanizador, como en su función de elemento integrador con el área urbana de Toluca.

Asimismo, la dependencia económica entre las localidades consideradas y la ciudad de Toluca es irreversible, por lo cual continuará la tendencia en la estructura del empleo a integrarse a los sectores secundario y terciario, aumentando el flujo de viajes y movimientos de bienes y servicios hacia la capital estatal.

La causa principal que ha originado el crecimiento urbano de las localidades que componen el centro de población ha sido el impacto generado por el incremento poblacional de las actividades industriales en la ciudad de Toluca, acelerando el proceso de urbanización en Zinacantepec, por la necesidad de incorporar suelo urbano para albergar ese crecimiento, creándose una estrecha dependencia económica y social con la ciudad de Toluca. Particularmente, las localidades de San Miguel Zinacantepec, San Luis Mextepec y San Critóbal Tecolotlan han crecido en población y superficie, convirtiéndose en zonas ofertantes de suelo con precios accesibles para la población demandante de Toluca. (Ver Gaceta del Gobierno, 1993)

Asimismo, en la zona conurbada con el municipio de Toluca, el uso predominante es habitacional, concentrado en la colonia Emiliano Zapata, y al sur de la carretera Toluca-Morelia, en forma dispersa.

En cuanto al municipio de Lerma, si bien su integración metropolitana se dio con el corredor Toluca-Lerma, desde la perspectiva de la dinámica metropolitana, es hasta los años noventa cuando se han construido fraccionamientos residenciales de nivel alto y medio, condominios

horizontales y conjuntos habitacionales para población no originaria del municipio, particularmente de migrantes de la zona metropolitana de la ciudad de México.

Lo más característico en comparación con otras localidades de la ZMT, es su localización como punto "intermedio" entre las ciudades de Toluca y México. El proceso de urbanización seguido por Lerma la ha llevado a cumplir funciones de habitación y apoyo a la industria, por la infraestructura del propio parque industrial ahí instalado (Lerma), así como por el corredor Toluca-Lerma.

A partir de la afectación sufrida por muchos habitantes de la ciudad de México debida a los trágicos sismos de 1985, se edificaron dos condominios populares, lo que además de alterar la dinámica social de la cabecera municipal, convirtió a Lerma parcialmente en una ciudad dormitorio, puesto que más de 400 jefes de familia se agregaron a los pobladores del lugar, pero manteniendo sus fuentes de trabajo en la zona metropolitana de la ciudad de México.

Respecto a los otros municipios que integran la ZMT, su crecimiento y conurbación avanzada, se trata de un proceso reciente, por lo que se mantienen características de poblado rural, a excepción de San Mateo Atenco, que debido a la actividad industrial (fabricación de calzados) ha registrado un acelerado crecimiento independiente al de la ciudad de Toluca, destacando su crecimiento habitacional de carácter rural y popular, hacia el sur de municipio, sobre zonas agrícolas.

En cambio, Ocoyoacac el municipio más lejano al centro de Toluca, localizado al sur de la autopista México-Toluca, se incorpora a la zona

metropolitana por su unión con San Mateo Atenco. Es importante su participación en cuanto a crecimiento poblacional, su expansión física y el desarrollo de la actividad industrial y talleres familiares, que han generado empleo incluso a población de otros municipios. Todos estos factores le permiten una interrelación funcional con el resto de la zona metropolitana.

En una visión del conjunto de la ZMT, para 1990 podemos observar cómo en los municipios conurbados físicamente con Toluca, y desde luego en el mismo municipio central, la superficie dedicada a la habitación abarca aproximadamente el 75% del suelo urbanizable, lo que se presenta como un rasgo directamente vinculado con la conformación de la zona metropolitana, y una de las características típicas de estos territorios, donde el crecimiento de la población se va distribuyendo en los municipios periféricos a Toluca, y los cuales se integran precisamente a las zonas de conurbación, aportando importantes superficies de sus territorios para la habitación. (Ver Cuadro 40)

Los casos de San Mateo Atenco y Xonacatlán, a diferencia de Metepec y Zinacantepec, tienen que ver, el primero, con el hecho de que la mayor parte de su área urbanizable se encuentra en la cabecera municipal, en una concentración de la superficie habitacional que es a la vez el centro productor zapatero compuesto por cientos de familias que allí radican; y por el aumento de suelo ofertado a población de ingresos medios y altos en las partes noreste del municipio, incrementándose el suelo para vivienda. En cuanto a Xonacatlán, la predominancia habitacional no es debida tanto a la implantación industrial, sino a la consolidación de sus lazos económicos con la ZMCM, y sobre todo por el creciente impacto de la vía a

Cuadro 40: ZMT. Uso del suelo por municipio, 1990. (Hectáreas)

	A	B	C	D	E	F
1	MUNICIPIO	UPERFICIE TOTA	HABITACIONAL	INDUSTRIAL	EQUIPAMIENTOS	MIXTO
2			superficie y %	superficie y %	superficie y %	superficie y %
3						
4	ZMT					
5						
6	LERMA	1326.25	580 (43.73)	405.25 (30.56)	59.50 (4.48)	
7	METEPEC	1778.5	1211 (66.94)		146.75 (8.14)	
8	OCOYOACAC	1604	460.89 (26.74)	115.5 (7.20)	54.50 (3.39)	
9	INMAIEU ATEMI	632	482.74 (76.38)	16.95 (2.68)	17.6 (2.78)	14.64 (2.31)
10	TOLUCA	6505	4410.47 (67.8)	437 (6.72)	452 (6.95)	430 (6.61)
11	XONACATLAN	232	183.76 (79.21)	1.62 (0.00)	4.33 (1.90)	
12	ZINACANTEPEC	723.48	571.22 (78.95)	24 (3.32)	35.10 (4.85)	79 (10.92)
13						

FUENTE: Planes de Centro de Población Estratégico de los municipios de la ZMT.

Naucalpan, que se consolida como un corredor de la ciudad de Toluca, principalmente en el tramo del entronque al Aeropuerto y la vía Alfredo del Mazo.

Sin duda uno de los factores determinantes para el crecimiento físico de la zona metropolitana de Toluca, es la proximidad con la ciudad de México, ya que su mismo desarrollo económico, y en particular el de su actividad industrial, se ha definido por la creciente vinculación entre las zonas metropolitanas de las ciudades de México y Toluca.

Particularmente en los parques industriales de la ZMT se ha logrado la conjunción de la participación entre las dos zonas metropolitanas, con empresas que comparten los dos territorios metropolitanos en sus operaciones, abastecimiento y distribución mercantil, aunque manteniendo su domicilio fiscal en la ZMCM.

Por ello, la metropolización, como se ha dado en la ZMT, su historia y crecimiento importante se encuentran estrechamente relacionados con el proceso de conformación de una megalópolis, en la medida que la ampliación del ámbito de influencia de la zona metropolitana de la ciudad de México ha derivado en las interrelaciones de los mercados de trabajo, de las dos zonas metropolitanas, configurando una amplia y compleja red de intercambios de empleos, materias primas y mercancías, para una gran población que se mueve y trabaja entre las dos zonas metropolitanas.

CAPITULO 6

MEGALOPOLIZACION Y URBANIZACION METROPOLITANA DE TOLUCA

Como la gran conclusión de la metropolización de Toluca, sus crecientes interrelaciones con la zona metropolitana de la ciudad de México muestran ya la conformación de una megalópolis expresada territorialmente por el traslape de esas dos zonas metropolitanas, a partir del intercambio de sus mercados de trabajo.

En la medida que el proceso de metropolización de Toluca fue reforzando su unión física y funcional con la zona metropolitana de la ciudad de México, la megalópolis aparece como consecuencia inevitable y predecible de la ampliación de las interrelaciones metropolitanas, ya que se trata de la unión de la metrópolis central del país, con una zona metropolitana que surge de la industrialización inducida desde aquélla.

El proceso de megalopolización, como unidad territorial compleja, en México se encuentra apenas en el nivel de estudios exploratorios, por lo que se requiere más investigación sistemática de las principales variables consideradas cuando se habla de tal proceso territorial. En este sentido, a partir de los datos y estudios disponibles, se puede concluir que, en tanto zonas que intercambian mercados de trabajo y áreas habitacionales, sus interacciones conforman ya un sistema de relaciones socioeconómicas particulares, con un ámbito territorial que efectivamente incluye a la zona metropolitana de la ciudad de México y la zona metropolitana de Toluca; pero a diferencia de lo que acontece con la metropolización, donde la población que la integra, efectivamente pertenece a su localidad y a la

zona metropolitana como territorio por el cual ejerce su movilidad, en la megalópolis, cada zona metropolitana mantiene su propia dialéctica social como ámbito territorial delimitado, al margen de lo que sucede en la otra u otras zonas metropolitanas. Esto es más comprensible si tenemos en cuenta que la megalopolización se está desarrollando en la región centro del país, donde las distancias de cada ciudad capital estatal con la zona metropolitana de la ciudad de México son relativamente cortas; aunque, como se ha señalado justificadamente, entre las ciudades periféricas a la capital nacional no se ligan adecuada ni fluidamente.

Una peculiaridad de la megalópolis, entonces, es que se integra por zonas metropolitanas que conservan su autonomía económica y social como unidades territoriales; pero que asimismo registran un importante conjunto de nexos que aumentan y se intensifican constantemente.

Entonces, si tenemos en cuenta que la megalópolis se está perfilando en toda la región central de México, y el importante papel del Estado de México en ese proceso, la megalópolis que ya se registra entre las zonas metropolitanas de las ciudades de México y de Toluca representa el factor más determinante en el futuro de la ZMT, ya que su función de centro metropolitano complementario al desarrollo de la zona metropolitana de la ciudad de México determinará el uso y ocupación de su territorio según las necesidades centrales, particularmente, las migraciones anunciadas para el año 2000, en aproximadamente un millón de habitantes, de los cuales se estima que más del setenta y cinco por ciento se asentarán en la zona metropolitana de Toluca.

Con este capítulo, se busca establecer el porqué de la megalópolis, así como los principales rasgos socio-territoriales que se observan en el

traslape de las dos zonas metropolitanas, en una perspectiva de lo que ya se advierte a mediados de los años noventa y de lo que se espera hacia finales de siglo.

6.1 Integración de la megalópolis.

Si bien ya desde los años setenta, Unikel (Unikel, 1976) había señalado la inminencia de la conformación de una Megalópolis que tendría como eje y motor a la ciudad de México; sobre todo desde finales de los años ochenta y durante los noventa, investigadores mexicanos como Gustavo Garza (Garza, 1988), Alfonso Iracheta (Iracheta, 1992), Rafael Arias (Arias, 1984), Miguel Messmacher (Messmacher, 1987), y María Eugenia Negrete (Negrete, 1993) entre otros, han afirmado que ya es un hecho la conformación de una megalópolis constituida por el traslape de las zonas metropolitanas de la ciudad de México y de la ciudad de Toluca, como resultado de la tendencia al crecimiento urbano con desarrollo, caracterizada por la ampliación de las corrientes de concentración urbana en la capital del país y en las ciudades "intermedias" de la región central, y en particular dentro de su región de conurbación.

Es decir, que el proceso de megalopolización se está gestando al interior de la región central, y que la intersección de las zonas metropolitanas de las ciudades de México y de Toluca es una parte de la megalópolis, la cual por circunstancias históricas, políticas, económicas y sociales es la primera en presentarse abiertamente como parte del proceso de conformación de la región urbana (o megalópolis), cuyo ámbito territorial abarca todas las unidades político-administrativas de la región de conurbación del centro de México.

Actualmente el término Megalópolis es aceptado y mundialmente utilizado para definir básicamente las grandes regiones urbanas, que en forma continua congregan a varias metrópolis importantes en tamaño y que a su vez son zonas o áreas metropolitanas.

Uno de los principales rasgos que se atribuyen a la megalópolis que se está configurando en la región centro del país es la sobresaliente concentración de la industria manufacturera, que para el caso que nos ocupa alcanza cerca del 50% del PIB nacional, situación que evidencia la articulación de sus mercados de trabajo, con base en un sistema urbano en el cual el transporte terrestre tiene una función determinante, ya que une y articula la "región urbana" incidiendo sobre la intensidad de flujo de los intercambios entre las zonas metropolitanas, así como en la consolidación de actividades económicas y sociales, producto de los cambios del espacio geográfico relacionados con la accesibilidad. (Ver Messmacher, 1987: 32-33)

Otra observación se refiere a que la estrecha vinculación entre las zonas metropolitanas ocasiona que las migraciones permanentes ya no sean tan importantes a nivel interno como lo fueron durante la etapa de la gran industria en los municipios que llegaron a integrar la ZMT (aproximadamente de los sesenta a los ochenta), y ahora predominen las migraciones cotidianas, donde las personas se desplazan desde el lugar de residencia al de trabajo, favoreciendo el constante movimiento de la población de la ciudad de México hacia la zona metropolitana de Toluca y viceversa, con lo que se generan cambios económicos, sociales y territoriales en zonas menos pobladas que la ZMCM, como son los municipios de Lerma, Ocoyoacac, San Mateo Atenco, Xonacatlán, Toluca, Metepec y Zinacantepec, pues los trabajadores que se desplazan cambian

de actividad, predominando el siguiente intercambio: los que van de algún sitio de la ZMT a la ZMCM se dedican a las actividades terciarias: en tanto los que llegan de ésta última se incorporan a la industria, y a las actividades "informales". (Ver Montoya, 1994: 56-57)

Gustavo Garza afirma la existencia de la "Megalópolis emergente" (1980-2010) como la cuarta etapa de metropolización en México (Ver Garza, 1988: 21). El autor apunta cómo en las postrimerías del siglo XX los sistemas de organización territorial han experimentado una significativa transformación caracterizada por la suburbanización de considerables áreas y la intensa integración de núcleos urbanos hasta entonces aislados. En ese proceso, surgen tejidos urbanos metropolitanos policéntricos que concentran estructuras y relaciones sociales más complejas, que configuran verdaderos subsistemas de ciudades con alto grado de integración. "Se denominan megalópolis al más avanzado de este tipo de interrelaciones urbanas que surge de la unión o traslape de dos o más áreas metropolitanas". (Garza, 1988: 21)

En la presente investigación se asume que la megalópolis hace referencia a una fase de desarrollo de las grandes ciudades, después de pasar por una primera etapa de crecimiento y una segunda de metropolización. Es decir, como resultado de un largo desarrollo histórico a través del que se fueron dando los cambios socio-territoriales para la conformación de la región urbana o megalópolis.

Interesa analizar para el caso de la ZMT cómo las viejas y drásticas distinciones entre lo rural y lo urbano se vuelven relativas, lo cual se observa en casos de las zonas rurales aledañas a Toluca, y muchos poblados considerados dentro de la ZMCM pertenecientes al Estado de

México (Zumpango, Hueyoxtla, Atenco, Ecatingo y otros más). Lo anterior, no sólo por las transformaciones del ámbito rural derivadas de la urbanización, sino además debido a que la relación campo-ciudad se define en que la vida rural se urbaniza, y la división del trabajo se presenta como complementariedad de funciones, que tienen sentido en el contexto metropolitano primero, y después en el megalopolitano.

Por otra parte, al interior de la megalópolis cambia la idea de la ciudad como un área pequeña de asentamiento fuertemente concentrado, en la que se llevan a cabo cierto tipo de actividades predominantes. En su lugar, cada entidad de la región urbanizada se extiende ampliamente alrededor de su núcleo original, y crece siguiendo una mezcla de paisajes rurales y suburbanos, que se establecen como la "forma territorial" de los estratos sociales con menores posibilidades. Los casos abundan, sobre todo en el Valle de México, y en el Valle de Toluca prácticamente en todas las cabeceras municipales, que han generado sus propias conurbaciones intramunicipales. (Ver Meesmacher, 1987: 16)

Otro rasgo característico de la megalópolis es que sus distintos grados de conurbación hacen relativa la pertenencia de ciertas comunidades a determinadas órbitas, tanto administrativas como políticas y económicas. Situación que en el caso de la ZMT no sólo es evidente, sino que resulta imprescindible tener en cuenta para comprender la dinámica de muchas localidades que la integran. (Es el caso de dos municipios de la ZMT que "conviven" bajo la influencia de las dos zonas metropolitanas: Lerma y Ocoyoacac)

Recordemos que para Jean Gottmann, especialmente en los E.U.A. se dio el fenómeno del crecimiento desbordado de varias ciudades, de tal manera

que resultó relativamente fácil aceptar la existencia de un corredor que se extiende entre Boston, New York, Baltimore y Washington, por lo que el investigador llegó a la conclusión de que se trataba de algo más que una serie de ciudades que han llegado a encontrarse en contiguidad y que esto podría surgir simplemente con el paso del tiempo.

En un principio, Gottmann empleó ese término para describir un solo fenómeno geográfico y urbano, con las siguientes características principales: (Ver Emrys, 1990: 133)

- (a) La unión de varias conurbaciones, por medio de comunicaciones rápidas.
- (b) Un tejido urbano desarticulado, de baja densidad que incluye mucho campo verde, combinado con el ambiente urbano tradicional.
- (c) Un centro tradicional nucleado por un corazón denso y dominado por actividades terciarias y cuaternarias.
- (d) La interdependencia funcional que exige una nueva aproximación conceptual.

El caso más cercano a la concepción de Gottmann se dio en Japón, donde una serie de ciudades situadas a lo largo del eje de tierra adentro del mar -Tokyo, Nagoya, Kyoto, Osaka- forman un corredor urbano integrado - "Tokaido"-, con una población total comparable al ejemplo del noreste de los E.U.A.

Lo importante a resaltar en el caso de Japón, es que la Megalópolis se está planeando, y al parecer el país en su conjunto se orienta hacia un nivel

más avanzado de organización urbana, donde el "todo" que resultará de la compleja red de comunicaciones, así como las relaciones dinámicas de información contribuirán en el progreso de la civilización y la cultura japonesa. Es decir, que la categoría de Megalópolis efectivamente implica un peldaño más elevado de la organización social en su expresión territorial.

Ahora bien, a pesar de las diferencias entre los casos de E.U.A. y Japón, las semejanzas saltan a la vista. Hay dos zonas fuertemente urbanizadas, 740 kilómetros de longitud en el primer ejemplo, 500 Km. en Japón, ambos con poblaciones por arriba de 30 millones, con estaciones de tren, de camiones y aeropuertos; y provistos de estaciones de radio y televisión. (Emrys, 1990: 135)

Para los años setenta, el mismo Gottmann reconoció seis áreas urbanizadas las cuales se conformaban como incipientes megalópolis. Así, aparte de las ya consideradas del noreste de Estados Unidos y Tokaido, señaló la zona de los Grandes Lagos, en el corredor norte-sur de los Estados Unidos, una zona en Amsterdam-Paris-Ruhr, y Shangai. Además anotó otras tres como potenciales: San Francisco-Los Angeles-San Diego, Río de Janeiro-Sao Paulo, y Milán-Turín-Génova. También podría pensarse en Toronto-Otawa-Montreal en esa clase. El ejemplo del sur de California es, quizá, la más cercana imagen pública de una área continua urbanizada. En ella se presentan ya algunos de los hechos de la megalópolis: una vasta concentración de más de 20 millones de personas, tres centros distintos y concentrados, así como comunicaciones rápidas en una reducida zona de costa rural. (Ibidem)

En el caso de México, en la década de los ochenta al interior de la región

central del país, se evidenció ya la conformación de la megalópolis, en un proceso relacionado con la creciente interrelación entre las zonas metropolitanas de las ciudades de México y de Toluca, y debido a la función específica de la ZMT como centro de desarrollo metropolitano, ampliando los mercados de trabajo metropolitanos, y perfilando una nueva forma de organización territorial.

6.1.1 Creciente interrelación entre las zonas metropolitanas de la ciudad de México y la ciudad de Toluca.

El factor más importante y determinante que contribuyó al aumento significativo de los vínculos entre las dos zonas metropolitanas, fue la adecuación de la carretera México-Toluca para hacerla una autopista, no sólo porque los constantes accidentes y el estado mismo de la vía la hacían altamente peligrosa, lo que constituía un obstáculo para impulsar la instalación industrial, sino además para favorecer el crecimiento del flujo vehicular con una vialidad más rápida.

En ese sentido, los trabajos correspondientes a dicha autopista se terminaron en 1984, poniéndose en servicio hasta 1985, es decir, que a partir de este último año fue cuando los flujos carreteros entre las dos zonas metropolitanas aumentaron drásticamente (de un promedio de 20 mil vehículos diarios, a 33 mil hacia finales de los años ochenta. (Ver SCT: 1990: 220)

Si tenemos en cuenta que la zona metropolitana de la ciudad de México (ZMCM) para finales de los ochenta se encontraba integrada por las diez y seis delegaciones del Distrito Federal, y más de 50 municipios del Estado de México, además de un municipio del Estado de Hidalgo, tratándose de

una área de alrededor de 786 mil hectáreas, de las cuales el 15% ya se encuentra ocupado por la urbanización continua, y una población mayor a los 15 millones de habitantes; mientras que la zona metropolitana de Toluca abarca una superficie aproximada de 11 mil hectáreas, y una población estimada censalmente en 886 263 habitantes para 1990, es claro que cuando se habla de creciente interrelación entre las dos zonas metropolitanas, se hace referencia, sobre todo, a la dinámica de esta última en su integración económica y social con la zona metropolitana de la capital del país, en donde se ubica el mercado más grande de México; pero que las interrelaciones de las zonas metropolitanas muestran varias modalidades de intervenciones, a partir de la industrialización impulsada desde mediados de los sesenta, y el consecuente y constante intercambio de sus mercados de trabajo.

Asimismo, es necesario considerar que la ZMCM se encontraba en una fase más avanzada de metropolitanismo que la ZMT. Así, mientras la primera pasaba por el momento del desplazamiento de la población a lugares cada vez más alejados del centro comercial y el crecimiento gradualmente más lento (sitios de trabajo) del distrito comercial central, es decir, por el desalojo progresivo, primero de la población y después de las fuentes de trabajo; la segunda presentaba un crecimiento de la zona comercial central, tanto en términos de población residente como de fuerza de trabajo que diariamente se dirige al centro. (Ver Unikel, 1976: 133)

Considerando los dos indicadores más importantes para determinar las interrelaciones de las zonas metropolitanas, que son: la dinámica espacial de los trabajadores y los flujos telefónicos, se ha encontrado lo siguiente: (Arias, 1984: 74-75)

- Dentro de los municipios con mayor aportación de empleos hacia la ZMCM están Toluca, con el 61%, Lerma con el 7.4% y Metepec con el 5%.

-Asimismo, Toluca compensa la importancia de sus exportaciones e importaciones de mano de obra con respecto a su PEA y al personal ocupado (empleos); sin embargo, su volumen de trabajadores exportados hacia la ZMCM supera a los que provienen de ella.

- Lerma también presenta importancia en aportación de empleos, así como Metepec.

En cuanto a los flujos telefónicos, que indican la intensidad y volumen de los enlaces entre las zonas metropolitanas, respondiendo a necesidades funcionales y no a límites jurisdiccionales, y permitiendo por lo mismo definir los espacios económicos de una región, para mediados de los ochenta se observa que: (Ver Arias, 1984: 118-119)

a) El punto Toluca (como destino), es la quinta relación más importante para el punto México (origen) y atraía el 4.22 % del total de sus llamadas diarias (4.4 millones).

b) El punto México es el principal interés para el punto Toluca (origen), con el 61% del total de sus llamadas (400 mil).

c) El punto Lerma (origen), que incluye a Ocoyoacac, tiene una relación casi equilibrada con dichos puntos: con México (destino) 33664 llamadas, con Toluca 31402; equivalentes a una diferencia del 3% en su total.

Lo anterior permite afirmar el papel preponderante del sector Toluca, con

respecto a la ZMCM (cerca de 600 mil llamadas entre los puntos Toluca-México; en segundo, se confirma también el traslape de las influencias de cada una de estas metrópolis sobre los municipios de Lerma y Ocoyoacac. Existe, entonces, la "superposición" de las dos zonas metropolitanas en los municipios de Ocoyoacac y Lerma, con lo que es posible establecer que la megalopolización es ya un hecho consolidado. Esta condición se ratifica si tenemos en cuenta que la intensidad de la interacción de los trabajadores entre las áreas de residencia y los mercados laborales de la ZMCM y la ZMT suman 16583 viajes, lo cual alcanza aproximadamente el 40% de todos los intercambios ocurrientes dentro del área de estudio durante el viaje al trabajo, y que tienen como origen y destino un municipio mexiquense o el D.F. El sector Toluca generó además el 31% de todos los viajes cotidianos en el área de estudio, es decir, 103227. (Arias, 1984: 121)

Lo que más interesa subrayar de la interrelación entre las zonas metropolitanas, es el caso de los municipios de Ocoyoacac y Lerma que están sujetos a una doble influencia metropolitana en los cuales no es posible establecer un límite claro del área de influencia inmediata de la ZMCM, es decir, que su población tiene dos opciones de mercados (trabajo, servicios, residencia, etc.) que serían la propia ZMCM y la zona metropolitana de Toluca, poniendo en evidencia este traslape la existencia de una megalópolis. (Arias, 1984: 62)

Por su parte, Garza (1988) plantea que el punto de traslape de las dos zonas metropolitanas se localiza en el municipio de Huixquilucan (localizado tanto dentro del Valle de Toluca como de la ZMCM, ya que indistintamente queda incluido dentro de cualquiera de ellas, debido a las influencias y relaciones económicas con los dos mercados de trabajo respectivos. El lugar de inter-influencia no responde a criterios jurídico-

administrativos, sino a las dinámicas de las actividades económicas, y las condiciones de la urbanización de ese municipio, que prácticamente se ha urbanizado y forma parte de las dos áreas de influencia inmediatas. (Garza,1984: 21-22)

6.1.2 El papel de la zona metropolitana de Toluca en la conformación de la Megalópolis.

Uno de los aspectos territoriales más importantes radica en que la zona metropolitana de Toluca ha empezado a funcionar como centro de desarrollo regional metropolitano, capaz de ofrecer suelo industrial y habitacional, así como para negocios, y servicios adecuados dentro del territorio de los municipios que la integran, para algunos estratos de la población migrante, como una alternativa de crecimiento dentro de la región central del país, con las ventajas de la cercanía a la zona metropolitana de la ciudad de México, y las posibilidades de interrelación con ésta y hacia su la región central.

Al hablar de la ZMT como centro de desarrollo regional metropolitano se hace referencia al hecho de que su territorio se encuentra suficientemente acondicionado a nivel metropolitano (infraestructura , equipamiento y servicios), en condiciones adecuadas y accesibles como alternativa a la ZMCM, ofreciendo suficiente suelo habitacional y servicios urbanos.

La importancia particular de que la ZMT ofrezca condiciones y servicios de nivel regional radica en que se consolida como uno de los territorios mejor localizados y equipados para la ubicación de los negocios y las empresas de exportación, o armadoras nacionales de firmas internacionales; a la vez que reafirma su presencia en la región central del

país con la mantiene estrechas relaciones.

Para poder determinar la importancia particular de la megalópolis en el conjunto del territorio nacional, en primer lugar se requiere ubicarla en su contexto regional, esto es, dentro de la región central de México, y específicamente como parte de la Región de Conurbación del Centro del País (RCCP), ya que es el ámbito de interacción que corresponde a su dinámica urbano-regional.

La Región de Conurbación del Centro del País hace referencia al proceso de megalopolización que se está desarrollando dentro de la región conformada por el Distrito Federal y los Estados de Hidalgo, México, Morelos, Puebla y Tlaxcala. (PRMVM, 1996: 12)

La RCCP constituye el ámbito territorial inmediato de la zona metropolitana del Valle de México (ZMVM), que en anteriores referencias la denominamos ZMCM, pero que abarca los mismos municipios, determinado por la estrecha e intensa relación de ésta con las zonas metropolitanas de la "corona regional": Toluca, Cuernavaca-Cuautla, Puebla-Tlaxcala y Pachuca. (PRMVM: 1996: 12)

Como resultado del análisis, la RCCP comprende un total de 265 unidades político-administrativas integradas por las 16 delegaciones del Distrito Federal, 31 municipios del Estado de Hidalgo, 99 del Estado de México, 31 de Morelos, 36 de Puebla y 52 de Tlaxcala. (PRMVM, 1996: 17)

Según la clasificación de las 265 unidades político-administrativas en función del Grado de urbanización, que expresa el índice compuesto resultante de la correlación de las variables señaladas, resulta que las

zonas metropolitanas del Valle de México y de la ciudad de Toluca cuentan con grados de urbanización Alto y Muy alto, lo que indica precisamente los rasgos principales de la metropolización que han alcanzado, así como las interrelaciones que mantienen y refuerzan en el proceso de conformación de la megalópolis.

Ahora bien, dentro de la RCCP, y como veremos más adelante, es posible identificar el área dentro de la que se está gestando la megalópolis en su mayor extensión, al interior de la cual se ha dado ya el fenómeno de traslape entre las zonas metropolitanas de las ciudades de México y de Toluca, como la articulación territorial más estrecha y funcional. En este sentido, la población de la megalópolis del centro del país, que abarca 182 municipios de los estados de México, Morelos, Puebla, Tlaxcala, Hidalgo y el Distrito federal, durante el período 1970-1980 creció al ritmo de 3.34%, tasa que disminuyó a 2.11% durante los ochenta. Y aunque el crecimiento migratorio registró un saldo negativo (-0.80%), no significa que toda la región haya perdido dinamismo, ya que de 1970 a 1990 su proporción respecto a la población nacional aumentó del 24.9 al 25.6%. (PRMVM, 1996: A-4)

Mientras el gran receptor de población fue el Estado de México, con más de un millón y medio de migrantes, el Distrito Federal, Hidalgo y Tlaxcala resultaron expulsores. (Ibidem)

Vemos así como el territorio de la ZMT se ha convertido en un centro de desarrollo regional metropolitano, en la medida que es ya el ámbito de crecimiento poblacional y de la ubicación económica de un proceso de expansión concentrada del Distrito Federal, lo que representa avanzar en la integración de las dos zonas metropolitanas.

En una visión del conjunto de la región central, resultó que los municipios metropolitanos del Valle de México crecieron a una tasa de 4.02% durante los ochenta, y recibieron una población adicional de 2,372,772 habitantes. Por su parte, las zonas metropolitanas de Toluca-Lerma, Cuernavaca-Cuautla, Puebla-Tlaxcala y Pachuca crecieron en el mismo período a una TMCA de 3.18%, incrementando su población en un millón más. (Ibidem)

En cuanto a las actividades económicas, éstas continúan concentradas en la región central del país (estados de Hidalgo, México, Morelos, Puebla, Tlaxcala y el D.F.), con un dinamismo moderado, aunque su peso específico respecto del total nacional mantiene su importancia con el 44.19%. (PRMVM, 1996: A-5)

Lo que interesa resaltar aquí, sin embargo, es que sólo el Estado de México ha conservado su crecimiento constante durante el período 1970-1988, en que pasó de 8.62% del PIB regional al 10.68%. El D.F. mantiene su relación, y el resto de los estados decrece, con excepción de Tlaxcala que reactiva ligeramente su participación. Lo anterior puede indicar que la crisis económica de la última década ha obstaculizado un crecimiento general de la región central, y únicamente ha sido posible ésto en el territorio que ya contaba con un crecimiento económico y demográfico importantes, es decir, sobre todo en la ZMVM.

Correlativamente, la región centro registró una evolución y movilidad de su PEA, orientándose hacia la terciarización, logrando una tasa de crecimiento promedio anual de 1.77% durante los ochenta, mientras el promedio nacional era de 0.87%, dándose la mayor concentración en el Distrito Federal, seguido por los estados de México, Morelos y Tlaxcala. (PRMVM, 1996: A-5)

Al parejo con una disminución del sector primario, principalmente en el D.F., se observa un recambio en los sectores restantes: así, aunque permanece la preminencia del Estado de México y el D.F. en la generación del PIB industrial, los estados periféricos registraron mayor ritmo de crecimiento en el período 80-90, alcanzando una TMCA de 5.73% contra 3.71%. Sin embargo, el crecimiento industrial en el D.F. disminuyó en lo relativo a la ocupación, lo que ya puede ser un indicador de desindustrialización, aún considerando que sigue siendo elevada su proporción de la PEA en ese sector, que fue del 26.29% de la población laboral.

Ahora bien, esto último no sucedió en el Estado de México, donde el sector industrial obtuvo un crecimiento proporcionalmente mayor que el de la región, 4.83% y 1.02% respectivamente, manteniendo su aportación del 10.68% al PIB nacional.

Por su parte, el sector terciario observó mayor dinamismo que a nivel nacional, con una TMCA de 3.35% contra -0.11%, lo que apunta a una terciarización de la región; aunque el mayor peso lo ocupa el D.F., con un crecimiento promedio anual de 8.75%, en tanto que el Estado de México registró un moderado crecimiento de 1.30%. (PRMVM, 1996: A-5)

Pero lo que prevalece y en gran medida determina el peso específico de la ZMVM en la conformación de la megalópolis es que allí se genera el 78.6% del total de la producción del Estado de México, 25.4% del producto primario; el 80.5% del industrial y el 83.5% del terciario, es la centralización económica que radica en los municipios de Tlalnepantla, Naucalpan, Ecatepec y Cuautitlán Izcalli, que aportan el 62.5% del total del PIB estatal. Asimismo, Tlalnepantla, Naucalpan y Ecatepec abarcan el

51.3% de los servicios. (PRMVM, 1996: A-5)

En cuanto a la ZMT, las cifras indican una tendencia de crecimiento acelerado de su población, mayor que el promedio nacional; en tanto que las actividades secundarias se concentran en el corredor Toluca-Lerma, dando ocupación a gran parte de la fuerza de trabajo obrera de la zona. En relación al sector terciario, éste se concentra en la zona Toluca-Metepec, con importante radio de influencia inmediato y crecimiento acelerado. Esto último tiene relación con el dinámico aumento del empleo no asalariado, lo cual no sólo confirma la tendencia a la terciarización, sino el crecimiento explosivo de las actividades "informales", principalmente en la capital del estado y en su área de conurbación.

De todo lo antes señalado, se puede afirmar que la función desempeñada por la ZMT en el proceso de megalopolización radica principalmente en lo siguiente:

(1) La ZMT se ha consolidado como ámbito territorial de la expansión socioeconómica de la ZMCM, cumpliendo la función de centro de desarrollo regional metropolitano para la conformación de la megalópolis, en cuanto que ofrece espacios para los flujos migratorios inducidos de aquella; así como el afianzamiento y ampliación de las actividades industriales propias de la primera, y directamente vinculadas con la zona metropolitana de la ciudad de México.

(2) Por lo mismo, la ZMT desempeña un importante papel como "segundo motor" del crecimiento de la megalópolis, ya que su impacto no se limita a reforzar el impulso de la ZMCM, sino que consolida su influencia en el conjunto de la región central del país, es decir, cuenta ya con su propia

dinámica económica y demográfica;

(3) Asimismo, la ZMT está fungiendo como territorio alternativo a la ZMCM; aunque tiene que enfrentar la "competencia" de varios municipios de esta última, particularmente de los que se encuentran en el segundo y tercer anillo, los que no obstante seguir registrando una importancia relativa en las actividades primarias también la tienen en las secundarias. El punto es que la zona metropolitana de Toluca cuenta con ventajas comparativas que le han dado un lugar preferencial. Al parecer, lo determinante es que no sólo ofrece interesantes factores de localización industrial, sino además posibilidades de asentamiento para niveles económicos medios y altos ocupados en los sectores secundario y terciario;

(4) En estrecha relación con lo anterior, la ZMT funciona como elemento integrador de la megalópolis, en la medida que el traslape de ciertos puntos con la ZMVM prefigura un "corredor industrial-comercial trasmetropolitano" que logra potenciar tanto los recursos energéticos puestos en funcionamiento en la interconexión de las dos zonas metropolitanas, como la proyección misma en el conjunto metropolitano;

(5) Desde la perspectiva de la ZMT, la conformación megalopolitana implica recibir cada vez con mayor intensidad las fuerzas de atracción y de rechazo de la ZMCM, pero, sobre todo, ampliar y modernizar las funciones económicas en cuanto a los sectores terciario y cuaternario (informática), es decir, como centro ofertor de servicios especializados, con importante participación de los educativos, el almacenamiento, análisis y distribución de información. Esto último sobre la base de un significativo desarrollo de sistemas computacionales;

(6) Debido a la retroalimentación entre los sectores secundario y terciario en la ZMT, en esta última se ha desarrollado ya un centro empresarial (de negocios) de cierta importancia, principalmente vinculado con las empresas exportadoras del corredor Toluca-Lerma, que han establecido y consolidado relaciones económicas más allá de sus fronteras, y actualmente en el marco del TLC:

(7) Como centro de desarrollo regional metropolitano, la ZMT ofrece las mejores condiciones de asentamiento industrial y habitacional, aunque hacen falta los enlaces más rápidos y eficientes para el traslado intermetropolitano.

6.2 Tendencias y perspectivas.

Para poder comprender las tendencias y perspectivas de la ZMT durante la década de los noventa, se requiere incluir en el análisis tanto la dimensión regional, es decir, el lugar de esta zona metropolitana dentro de la región centro del país, como la dirección que tomó el proceso metropolitano a su interior.

a) En el proceso urbano-regional.

La población de la megalópolis ya existente, es decir, de la unión de las zonas metropolitanas de las ciudades de México y Toluca, en el escenario tendencial, alcanzará para el año 2000, 21 182 091 habitantes, representando cerca del 80% de la población total de la región centro del país. (PRMVM, 1996:)

Asimismo, considerando por separado y conjuntamente las tres zonas que conforman la megalópolis emergente en sus tendencias de crecimiento,

tenemos lo siguiente:

Salta a la vista el dinamismo creciente de los municipios mexiquenses que forman parte de la ZMVM así como de la ZMT, mientras el D.F, tiende a disminuir su importancia demográfica en términos absolutos y relativos. Es decir, que se espera un proceso de redistribución de la población, con mayor intensidad en la zona con-conurbada del Estado de México, y en menor medida en la zona metropolitana de Toluca.

Para el año 2000, el conjunto de la región central representará el 26% de la población nacional, por lo que su relevancia se mantendrá ligeramente por encima que en 1990 cuando registraba un 25.64% . Particularmente, de no cambiar significativamente las tendencias observadas en las dos últimas décadas, en el año 2000 el volumen de población que tendrán conjuntamente el D.F., los 57 municipios de la ZMVM y la ZMT, o sea, el territorio megalopolitano, registrará un 30% más que en 1990.

Ahora bien, debido al "avance" del "modelo globalizador" de la economía, los cambios que pueden darse en la región centro del país, y particularmente en la megalópolis, se relacionan con las transformaciones económicas, políticas y sociales resultado de la prioridad que se le otorga al comercio internacional sobre la economía nacional. Esto implica un proceso de re-articulaciones regionales sobre la base de los requerimientos del mercado internacional. Por ello, el mapa económico-regional del país está cambiando, y las fuerzas económicas también re-definen sus espacios y mecanismos de operación.

Una de las características del modelo, y que impacta el esquema de las actividades económicas en el territorio nacional, es que se presenta un

proceso de terciarización de alcance general, mientras que la industrialización cambia de tono, observándose el caso más del D.F., donde paralelamente a un aumento en la productividad industrial, no creció la planta instalada; aunque marcándose ya la supremacía del empleo en los servicios en relación con la oferta manufacturera. Esos cambios se deben sobre todo a la incorporación de alta tecnología, así como de los centros financieros y bursátiles más dinámicos del país. Esto es, al carácter de metrópolis "de negocios" que ha adquirido el D.F. como centro neurálgico de la megalópolis.

Desde luego que es el D. F. la entidad que continuará dominando por varios años más la dinámica de la región centro, y por lo tanto la megalópolis, ya que su tendencia es a seguir generando la mayor producción, que entre 1980 y 1990 registró el doble del promedio nacional, puesto que cuenta con la planta productiva más importante y grande del país.

Pero lo que interesa considerar aquí es que, en términos del espacio habitable tal crecimiento se convierte en una presión excesiva para la zona, ya que la capacidad de absorción de población se determina por la extensión de las áreas urbanizables que aún existen, y de la posibilidad de incorporar nuevo suelo para tal efecto, por lo que si tenemos en cuenta que más del 90% de la tierra urbanizable en el D.F. y en los 17 municipios conurbados colindantes directamente con aquél está ya ocupada, la situación se volverá grave.

En cuanto a las perspectivas de la ZMT, debido a que soporta su crecimiento básicamente en el corredor Toluca-Lerma, y las importantes ventajas que pueden lograrse con una interconexión aún más estrecha con la ZMCM, es de esperarse la implementación de un sistema de transporte

más dinámico, en un escenario predominantemente industrial, aunque con equilibrio y desarrollo creciente de las actividades terciarias y cuaternarias (información). Esto último puede darse en un esquema de transición hacia aquellas actividades altamente tecnificadas, al menos en los campos en que sea factible la absorción de grandes inversiones; y en el marco no sólo de la complementariedad territorial, sino bajo la forma de sostener el impulso de la ZMT como centro dinamizador en la región central del país.

Asimismo, para municipios como Toluca, Lerma y Tianguistenco el crecimiento industrial es la continuación de lo que ha sucedido en los últimos treinta años; pero el hecho de que la estrategia federal de desconcentración del Valle de México prevea la re-ubicación de 900 mil habitantes a esos tres municipios en el año 2010, implica la necesidad de planear el desarrollo, acelerar las inversiones en infraestructura, y generar las suficientes fuentes de trabajo para tan importante flujo de migrantes.

b) Proceso interno en la ZMT e integración de la región Valle de Toluca.

Al interior de la ZMT las tendencias apuntan como sigue:

Población. Según las tendencias de crecimiento registradas hasta 1990, Toluca contaba con 564,576 habitantes en 1995.

Suelo. Como lo ha sido desde que se desencadenó el proceso de industrialización-urbanización de Toluca, su crecimiento físico continuará dándose sobre suelo ejidal, ya que más del 70% del área urbanizable tiene ese régimen de tenencia, además de que no se cuenta con extensiones

importantes de suelo en propiedad privada en los que se puedan desarrollar fraccionamientos.

Lo anterior resulta muy importante de tener en cuenta, ya que, según los datos disponibles en cuanto a las autorizaciones de fraccionamientos, salta a la vista que los más apoyados por parte de las autoridades estatales han sido los de tipo popular (con 26 autorizaciones) así como los residenciales (con 9 autorizaciones), lo que indica que la oferta de suelo para vivienda estuvo enfocada a sectores determinados de la población (personas con ingresos medios y altos) sin prestar atención al importante volumen de solicitudes con ingresos menores a 2.5 veces el salario mínimo. (Aguilera y Villafaña, 1995: 9)

Ahora bien, el aumento de las autorizaciones de subdivisiones, han hecho de ésta la forma o instrumento legal que más suelo incorpora al mercado urbano, lo que ha definido el tipo de espacio urbano predominante y el que se espera a futuro, en cuanto a que no obliga a las inmobiliarias a cubrir los requerimientos de infraestructura y servicios, como en el caso de los fraccionamientos, provocando en muchos casos que no existan las condiciones necesarias de satisfacción de necesidades básicas en ciertas zonas de la ciudad, lo que ha generado entre otros problemas la saturación de vialidades primarias con los diferentes tipos de transporte que transitan, la carencia de infraestructura primaria de tipo hidráulico y sanitario, la deficiente dotación de equipamiento, y el deterioro ambiental. (Aguilera y Villafaña, 1995: 9)

Lo anterior lleva al señalamiento de que se continúa el rezago o déficit en los servicios básicos que requiere la población de la ZMT y particularmente del municipio de Toluca; así como la urgencia de que se

atiendan las demandas de suelo para habitantes con menores recursos.

Otro problema que se presenta es que, no obstante la clara tendencia al crecimiento hacia las zonas norte y noroeste, tanto por lo equipamientos existentes -Aeropuerto, Central de Abastos, Parque Industrial Toluca y Toluca 2000-, así como varios conjuntos habitacionales que permiten orientar el crecimiento en esa dirección, además de que el sistema de abastecimiento de agua potable viene de esa zona (Sistema Cutzamala), los rasgos de los demás asentamientos son de dispersión y faltos de estructura urbana, como los poblados de San Pablo Autopan, San Andrés Cuexcontitlán, San Mateo Otzacatipan. San Cristóbal Huichochitlán, San Pedro Totoltepec y Santa María Totoltepec. (Ver PCPET, 1996: 15)

Otro punto a insistir, es la subutilización en la zona industrial ubicada al norte del corredor Toluca-Lerma, ya que a la fecha se cuenta con 680 Ha. de terrenos baldíos debido a la falta de estructuración vial en su interior.

Vivienda. Sin duda el acelerado crecimiento que ha registrado el municipio de Toluca se ha reflejado en crecientes demandas de vivienda. Como espacio concentrador de población en continuo desarrollo, esta área requiere la construcción de un mayor número de viviendas para poder satisfacer la demanda, resultado del crecimiento natural y social de la población. En los cinco años que abarca el período 1989-1994, la realización de ésta presentó las siguientes características: (Ver Aguilera y Villafaña, 1995: 10-11)

En conjunto, para la ZMT, se logra construir un total de 18, 569 viviendas, localizándose el 81% de ellas en Toluca, Metepec y Lerma. Se observa asimismo, que el comportamiento de la producción de vivienda en el

municipio de Toluca permanece constante a lo largo del período señalado, en el sentido que ocupa los primeros sitios en relación con los otros municipios de la zona metropolitana. La información disponible acerca de la vivienda por iniciar refuerza que Toluca cuenta con la mayor reserva potencial para desarrollar nuevas viviendas en el corto plazo.

Para los años de 1995 y 1996, según cifras del Instituto de Acción Urbana e Integración Social (AURIS) en la ZMT la construcción de viviendas fue como aparece en el Cuadro 41. Del total de viviendas terminadas en los dos años considerados, la distribución según tipo de vivienda registró el siguiente esquema, tomando en cuenta que en todos los casos se trata de inversión privada en su promoción y construcción:

Cuadro 41. ZMT. Construcción de viviendas, 1995-1996.

	A	B	C
1	MUNICIPIO	VIVIENDAS	TERMINADAS
2		1995	1996
3	LERMA	382	39
4	METEPEC	216	51
5	OCOYOACAC	4	10
6	SAN MATEO A	3	0
7	TOLUCA	511	514
8	XONACATLAN	0	0
9	ZINACANTEPEC	56	42
10	TOTAL	1172	656

FUENTE: Resumen de producción de vivienda en el Estado de México, 1995.

AURIS

CUADRO 42. ZMT. Viviendas construidas según tipo, 1995-1996

	A	B	C
1	TIPO DE VIVIENDA	VIVIENDAS	TERMINADAS
2		1995	1996
3			
4	SOCIAL PROGRESIVA	0	0
5	INTERES SOCIAL	213	270
6	POPULAR	368	4
7	MEDIA	524	297
8	RESIDENCIAL	197	35
9	RESIDENCIAL PI	35	51

FUENTE: Producción de vivienda por tipo, 1995, 1996.

De los datos anteriores, se advierte que, por un lado, la disminución en la producción de vivienda alcanza el 50% entre 1995 y 1996; y si tenemos en cuenta que en términos generales, al ritmo de crecimiento de la población del municipio de Toluca se estima que se requieren aproximadamente 2,500 nuevas viviendas al año, entonces el déficit en los dos últimos años en cifras conservadoras alcanzaría la cantidad de 3,172 viviendas ; y, por otra parte, el hecho de que hace por lo menos cuatro años que no se oferta vivienda para personas de menores recursos (menos de 2.5 veces el salario mínimo, para acceder a vivienda del tipo Social Progresiva), y que únicamente se han construido casas para habitantes de ingresos medios y altos, pone en claro que no existe posibilidad de ofrecer, sobre todo a obreros y trabajadores de menores ingresos, vivienda digna a la creciente población que se incorpora a la zona metropolitana. Esto significa que, como ha sucedido prácticamente desde que se inició el cambio territorial en la zona de estudio, el problema de la vivienda continuará como uno de los que más afectan a la gran mayoría de los pobladores de la misma; con una perspectiva que si bien actualmente no aparece tan grave y apremiante como en muchos municipios de la ZMCM, tiende a complicarse y asemejarse a esa situación.

Asimismo, considerando el conjunto de factores que confluyen en el adecuado desarrollo urbano, de continuar las tendencias actuales en la ZMT, teniendo a la ciudad de Toluca como su centro-motor, puede llegarse a un escenario en el que se manifieste: (Ver PCPET, 1996: 26)

- Inseguridad pública: ya que aumenta el desempleo y subempleo, así como los índices de delincuencia, tanto debido a la insuficiencia de vigilancia en muchas áreas y colonias de las ciudades de Toluca, Lerma y Metepec; así como la cabecera municipal de Zinacantepec.

- Ineficiencia en la prestación de servicio público: aunque la ley establece que serán los ayuntamientos los encargados de proporcionar estos servicios, debido al rápido crecimiento de Toluca y los municipios conurbados de Metepec y Zinacantepec, así como en los casos de San Mateo Atenco, Lerma, Ocoyoacac y Xonacatlán, los servicios se han visto deteriorados, registrándose mayores problemas en cuanto a: limpia, parques y jardines, y alumbrado público.

- Déficit de equipamientos: en este rubro es necesario subrayar el problema de la disparidad en su ubicación, ya que actualmente se concentran en la ciudad de Toluca especialmente en la zona de la terminal (equipamientos de salud y servicios), rancho La Pila (equipamientos educativos y culturales), y centro tradicional de la ciudad, lo que significa la tendencia de concentración que hasta ahora no ha variado. Lo anterior ocasiona largos recorridos de la población, lo que no se justifica si se considera que el equipamiento es de carácter básico y por ello debería ser accesible a la población en tiempo y distancia.

- Pérdida de captación de actividades productivas, al no existir la

infraestructura necesaria para su desarrollo: sobre todo en cuanto a la necesaria para la industria, precisamente en el corredor Toluca-Lerma, así como en las áreas industriales de Lerma, Ocoyoacac y San Mateo Atenco; y en lo relativo al comercio diversificado y los servicios, ya no únicamente aquellos complementarios para la industria.

- Disminución en el bienestar de la población: en este concepto se conjuntan una serie de servicios que van desde la educación, salud, agua potable y drenaje, transporte, abasto, y de manera importante el medio ambiente que aún no se ha incluido como problema prioritario en la planeación urbana.

Las tendencias y perspectivas para la ZMT, entonces, son en general de un crecimiento poblacional explosivo y en aumento, que sólo comparte con otras 19 ciudades grandes medias en la República mexicana (Ver Chias, 1995: 125), por lo que es apremiante poner especial atención a los rubros señalados y otros de igual significación, a riesgo de que ni la planeación urbana y las acciones sectoriales de los gobiernos federal, estatal y municipal, ni la participación ciudadana puedan afrontar favorablemente cuando los problemas se encuentren en una fase de desbordamiento producto de las fuerzas inerciales e inductivas que operan sobre la organización social y territorial en el mediano y largo plazos.

Por otra parte, específicamente en cuanto a la integración territorial, existe la tendencia de la ZMT a orientarse hacia la mayor integración de aquellos municipios que forman en conjunto el Valle de Toluca, y que estarían configurando la "región metropolitana de Toluca".

En efecto, además de los siete municipios ya considerados, gravitan en

torno a la ZMT por lo menos trece municipios más que son: Almoloya del Río, Atizapán, Calimaya, Capulhuac, Chapultepec, Joquicingo, Mexicaltzingo, Otzolotepec, Santa María Rayón, San Amtonio La Isla, Temoaya, Tenango del Valle y Santiago Tianguistenco. Se trata de un conjunto de municipios, que en mayor medida se han ligado históricamente con la ciudad de Toluca, y que por lo mismo también pasaron de tener en ella un lugar central, sobre todo en lo relativo a comercio, servicios y en menor medida trabajo, a recibir de la capital estatal apoyos y condiciones para lograr algunas mejoras económicas y sociales. Por tal motivo, dentro de los municipios que formarían la "región metropolitana", varias comunidades mantienen lazos muy estrechos con la ZMT, de tal manera que se han integrado plenamente en lo económico a ésta, o sea, han alcanzado la conurbación con esa zona metropolitana.

Dos de los casos más significativos que se encuentran en la situación señalada son los municipios de Mexicaltzingo y Almoloya de Juárez, en lo relativo a su posible pertenencia a la ZMT.

El municipio de Mexicaltzingo, que colinda al norte con el municipio de Metepec, al este y sur con el municipio de Chapultepec, y al oeste y sur con el de Calimaya, se ha encontrado que mantiene relaciones "unidireccionales con Toluca", registrando una integración funcional expresada en flujos de personas que se dirigen por varios motivos a la ZMT, siendo el más importante el de trabajo, lo que permite afirmar que ese municipio forma parte de su periferia inmediata, de la cual parte un movimiento diario pendular de trabajadores que tienen su residencia alrededor de la ciudad principal.

Asimismo, los flujos de llamadas telefónicas básicamente se dirigen a

Toluca; existen rutas contínuas entre los dos puntos (Toluca y Mexicaltzingo), esto debido a la accesibilidad entre ellos, en un esquema de distancias reducidas entre sí. Además, se observan tendencias de crecimiento económico similar a la ciudad central, predominando actividades no agrícolas. (Ver Orihuela, 1995: 110)

Complementariamente, se advierte que las tendencias de crecimiento de la mancha urbana de Mexicaltzingo son hacia Metepec (conurbado con Toluca), lo que refuerza el planteamiento de que funcionalmente se encuentra conurbada con Toluca, y que físicamente el proceso avanza hacia su integración.

Por su parte, dentro del municipio de Almoloya de Juárez se ha demostrado que al menos cuatro localidades: Almoloya de Juárez (cabecera municipal), San Fco. Tlalcilcalpan, Santiago Tlalcilcali, y San Mateo Tlatchichilpan se encuentran integradas funcionalmente a la ZMT y están cumpliendo el papel de áreas urbanas dormitorio, puesto que casi la tercera parte de su población lleva a cabo sus actividades en aquella, presentándose también la migración pendular diaria con carácter intrametropolitano, situación que indica la formación de un todo funcional que asimismo se ve favorecido por la accesibilidad ofrecida por la vialidad Adolfo López Mateos (camino a Morelia). (Ver Flores, 1994: 82)

Como parte de la periferia metropolitana, Almoloya de Juárez presenta vínculos de dependencia con la ciudad de Toluca, principalmente en cuanto a empleos y servicios de educación y salud, así como diversos equipamientos para la recreación y el esparcimiento.

En el caso de Almoloya de Juárez, se observa cómo el crecimiento

socioeconómico de la ZMT está influyendo sobre las localidades señaladas, toda vez que el incremento y la estructura misma de las actividades económicas ha generado en Almoloya de Juárez un cambio en la especialización de su población económicamente activa en los últimos 30 años, puesto que se ha ido transformando de agrícola a industrial, y en menor medida al sector terciario. (Flores, 1994: 82)

En los casos anteriores, la tendencia es no sólo a consolidar la integración funcional con la ZMT, sino además a continuar aportando fuerza de trabajo rural hacia las actividades secundarias y terciarias, con base en el crecimiento del núcleo central, como un destino marcado por la dinámica económica de éste, que absorbe de manera constante los recursos humanos que requiere para su crecimiento; en tanto que al interior de los municipios periféricos la urbanización se va imponiendo con paso de plomo.

Por otra parte, el importante crecimiento poblacional de algunas localidades pertenecientes a municipios ubicados en la zona norponiente del estado y que colindan con la carretera Toluca-Naucaupan, como es el caso de Villa Cuauhtémoc, en Oztolotepec, con un explosivo crecimiento de 13.60% anual en el período 1980-1990, con más de 10 mil habitantes, es un indicador tanto de la expansión del área de influencia inmediata de la ZMT, como de las tendencias a la interrelación entre ésta y la ZMCM. (Ver Soubie, 1992: 39-40)

Hacia el sur del área de influencia de la ZMT sobresale Tianguistenco de Galeana, que registró entre 1980-1990 una TMCA del 5.68%, cuyo crecimiento es resultante del sostenido crecimiento industrial iniciado en los años setenta. (Ver Santana, 1992)

Resulta especialmente importante esa parte de la región metropolitana de Toluca, ya que la industrialización allí desarrollada hace que mantenga su propia interrelación con la zona metropolitana de la ciudad de México, contribuyendo a la ampliación de los vínculos entre las zonas metropolitanas.

c) En la política territorial del Estado.

La participación del Estado en la planeación de la ZMT tiene su expresión técnica en dos niveles y los instrumentos correspondientes a éstos. A nivel o escala regional, el Programa de 100 Ciudades, dentro del Programa Nacional de Desarrollo Urbano 1990-1994, en el que se consideró a Toluca; y el Programa Nacional de Desarrollo Urbano 1995-2000, en el cual se continuó impulsando el mismo Programa de 100 Ciudades, señalando los aspectos principales que inciden en la zona de estudio; complementando el análisis a escala microregional se presenta una referencia al Plan Regional Metropolitano de Toluca (1993), que constituye el instrumento vigente, a 1997, para el ordenamiento territorial de la misma. (Ver Gaceta del Gobierno, 1993). Y finalmente se comenta el Plan de Centro de Población Estratégico de Toluca. (Gaceta del Gobierno, 1996)

(a) Programa Nacional de Desarrollo Urbano 1990-1994.

El marco para definir las estrategias de desarrollo urbano que interesa considerar, parte de identificar al Sistema Urbano Nacional conformado por cuatro grandes ciudades de más de un millón de habitantes (México, Guadalajara, Monterrey y Puebla); 80 ciudades medias, dentro de las que se encuentra Toluca, (aproximadamente entre cien mil y un millón de habitantes); y 120 ciudades pequeñas seleccionadas (de aproximadamente entre quince mil y cien mil habitantes), que en conjunto suman 204

centros de población, que alojan a cerca del 60% de la población del país, estructurados con referencia a 9 regiones acordadas con la Secretaría de Programación y Presupuesto y con el Consejo Nacional de Población, (PNDU, 1990:39)

En ese marco de planeación, se estableció la estrategia particular de consolidación de las ciudades de Puebla, Pachuca, Toluca, Cuernavaca y Tlaxcala-Santa Ana, ubicadas en el "Sistema Urbano-Regional del Centro", integrado por dos ciudades grandes, 6 ciudades medias y 22 pequeñas, pertenecientes a las entidades federativas del Distrito Federal, México, Tlaxcala, Puebla, Morelos e Hidalgo, con una población de 26 millones, que representa el 32% del total del país. (PNDU 1990-1994, 1990:52)

Específicamente, dentro de los llamados Programas Estratégicos, se creó el Programa de 100 Ciudades, con el objetivo de "garantizar la continuidad del desarrollo urbano ordenado de un conjunto de 116 ciudades medias y pequeñas que cuentan con capacidad para generar empleos y captar flujos poblacionales, tienen importante influencia en sus entornos regionales y, junto con las cuatro zonas metropolitanas, constituyen la estructura básica de los asentamientos humanos en el ámbito nacional". (PNDU 1995-2000, 1996: 73)

En lo que podríamos llamar la versión real del Programa de 100 Ciudades para la ciudad de Toluca, asumido por la Secretaría de Desarrollo Social (delegación del Estado de México), se estableció que "pretende lograr un desarrollo regional sostenible a través del impulso y promoción de ciudades de dimensiones medias, para lo cual se definió una política tendiente a desalentar la migración hacia las grandes zonas metropolitanas, a la vez de fomentar la generación de empleo en ciudades

que presentan mejores características para su crecimiento". (Programa de 100 Ciudades, 1996: 1)

(b) Programa Nacional de Desarrollo Urbano 1995-2000.

La política que orienta las acciones del Programa Nacional de Desarrollo Urbano 1995-2000 hacia la zona metropolitana de Toluca se centra en darle continuidad al Programa de 100 Ciudades, también considerado como estratégico, cuyo objetivo general se mantiene como originalmente se concibió, buscando que éste pueda coadyuvar al ordenamiento territorial y la atención de las principales demandas para un desarrollo urbano ordenado y sustentable de ese conjunto de ciudades en donde viven cerca de 32 millones de mexicanos, lo que representa más de la mitad de la población urbana del país. (PNDU 1995-2000, 1996: 73)

Como parte del Programa se propusieron un conjunto de acciones coordinadas que se sintetizaron en 5 programas particulares: regulación del uso del suelo y administración urbana; suelo urbano y reservas territoriales; vialidad y transporte; aspectos ambientales; y renovación urbana de los centros de las ciudades.

Las obras realizadas, dentro de los programas indicados, fueron (Ver H. Ayuntamiento de Toluca, 1996):

Actualización del Plan de Vialidad y Transporte Urbano de la Ciudad de Toluca; el Proyecto de Restauración del centro de Toluca; el Plan Parcial y proyecto de ordenamiento de la periferia de la terminal oriente y poniente; el Programa de ordenamiento ambiental del municipio de Toluca; la reconstrucción del pavimento de 8 vialidades primarias de la ciudad de

Toluca; el embovedamiento del canal de aguas negras; la restauración del centro de Toluca, y la rehabilitación de la Plaza Fray Andrés de Castro, así como de algunos edificios conexos, en el centro de la ciudad.

(H Ayuntamiento de Toluca, 1996)

Hasta principios de 1997 estas fueron las acciones llevadas a cabo, encontrándose en elaboración la nueva propuesta 1997-2000 del mismo programa, donde se propondrá incluir otras ciudades, considerando tanto la zona metropolitana de la ciudad de México, como de la zona poniente del Estado.

Lo que puede señalarse, a partir de la comparación de los objetivos con las acciones realizadas, es que al momento, aunque globalmente no es posible hacer un análisis de la coherencia e impacto territorial y social de la planeación contenida en el Programa de 100 Ciudades, debido a que las obras reportadas son recientes y los impactos difíciles de medir, en cuanto al contenido de los objetivos en relación con las posibilidades de ejecución de la planeación, se advierte que:

(a) Resulta muy difícil que a través de ese programa se pueda ampliar la oferta de suelo para vivienda hacia habitantes de menores recursos, ya que los factores que intervienen y determinan la posibilidad de ofrecerlo no están considerados en el mismo; y otro tanto resulta en cuanto a la posibilidad de propiciar el uso ordenado del suelo, que está en función de variables no incluidas en el Programa de 100 ciudades.

(b) Igualmente, pretender que por medio de un programa federal se logre una mejor estructuración vial y de transporte público en la ZMT para beneficio de la movilidad pero controlando la contaminación, aparece como

un propósito muy difícil de alcanzar.

No obstante, cabe resaltar lo siguiente:

(1) Uno de los objetivos centrales del Programa radica en reforzar a la ciudad de Toluca como alternativa a la zona metropolitana de la ciudad de México, no tanto para los migrantes de otras entidades que la tenían como destino, sino para habitantes de la misma que por diversos motivos han decidido trasladarse a la ZMT.

(2) En consecuencia, parece que lo más importante ha sido la restauración y rehabilitación de algunas partes del centro de Toluca, así como un nuevo intento por resolver los problemas de vialidad en la zona central de la misma.

(3) Asimismo, la cuestión ambiental se ha considerado prioritaria, incluyéndose esa dimensión en la planeación territorial, y planteando escenarios de control para mejorar la calidad del ambiente.

(4) A diferencia de lo que sucedía anteriormente, el Ayuntamiento de Toluca está desempeñando una importante función en la búsqueda de soluciones a los problemas presentes y futuros de la ciudad.

(5) Lo que se advierte, no obstante, en las tendencias y perspectivas de la ZMT es que los mayores esfuerzos se han concentrado en la capital del Estado, más para fortalecer a la ciudad central con miras a seguir recibiendo migrantes de la ZMCM, que al mejoramiento las condiciones socio-territoriales de las áreas urbanas y rurales de los 6 municipios restantes que junto con aquella conforman la zona metropolitana de

Toluca, y que presentan requerimientos básicos de mayor prioridad que las obras realizadas en la capital del Estado de México.

(c) Plan Regional Metropolitano de Toluca (1993).

Si bien se le reconoce por ser el primer plan de alcance metropolitano para Toluca, y por lo mismo busca establecer el ordenamiento territorial y fortalecer la viabilidad económica en la zona, desde la perspectiva de poder incidir en la planeación de la zona metropolitana aún resulta muy insuficiente; y el nivel de la megalópolis únicamente se anuncia, en los alcances de la misma, enfatizando la atención que debe ponerse a los beneficios económicos de la vinculación intermetropolitana entre Toluca y México, "a fin de que no conlleven efectos negativos" para Toluca.

En tal sentido, se destacan los objetivos de este plan, que pretende: - atraer inversiones benéficas para la ciudad, procurando desechar las que no lo sean; conformar centros de decisión empresarial; generar una base financiera sólida para los gobiernos municipales, así como mecanismos jurídicos, fiscales y financieros, que permitan el financiamiento de las obras públicas requeridas para el desarrollo futuro de la metrópoli. (PRMT, 1993: 19)

Sin embargo, los principales problemas que tiene como plan de desarrollo territorial de alcance metropolitano se refieren a:

1) Que no se establece la imagen objetivo a la que se busca llegar con la planeación metropolitana, es decir, no se plantea que tipo de zona metropolitana es la que buscaremos tener en 20 años, sino que se exponen las tendencias del crecimiento demográfico considerando lo sucedido en

las tres últimas décadas, lo que les permite indicar los escenarios posibles en función de las hipótesis del crecimiento poblacional. En tal sentido, más que fijar una meta a lograr en el mediano o largo plazos, el Plan Metropolitano se limita a señalar que dentro de los escenarios previsibles, hay que establecer una estrategia para reordenar la distribución de los habitantes en la ZMT.

2) De allí que se defina la estrategia de "desarrollo bipolar", la cual, dentro de los tres escenarios previstos, se presenta como la más indicada para impulsar otro centro alternativo a Toluca, que estaría precisamente en la confluencia de los municipios de Lerma, Ocoyoacac y San Mateo Atenco (al oriente de la ZMT) y además buscando "equilibrar las relaciones entre las metrópolis de México y Toluca", así como la atención de las relaciones entre los centros de población que conforman la ZMT, intentando reproducir los rasgos que actualmente tiene el centro tradicional. (Gaceta del Gobierno, 1993: 20)

En este sentido, la observación crítica es que, mientras el gobierno plantea detonar un punto de confluencia intermunicipal en la zona oriente de la ZMT, las inversiones no industriales se continúan canalizando en la zona sureste, en el municipio de Metepec, y ya en plena consolidación, sobre la vialidad Toluca-Metepec, que entró en servicio en 1983 como Boulevard de salida y entrada a la ciudad en la dirección sur de la misma; así como en la parte norte de la ciudad, donde aumentan los asentamientos humanos.

Y otro tanto sucede con la expectativa establecida en dicho plan, de ampliación del Aeropuerto Internacional Adolfo López Mateos, que se considera fundamental para lograr un desarrollo de la parte norte de la

ZMT; ya que al momento no existe decisión al respecto, y los hechos indican que esa obra como se preveía ya no se realizará en Toluca. (Gaceta del Gobierno, 1993: 22)

Pero la mayor limitación del Plan Metropolitano tiene que ver con el hecho de que, no obstante plantear un crecimiento de la zona norte debido a que la dotación de servicios públicos es más económica y accesible, en especial en cuanto al abastecimiento de agua potable además de la accesibilidad vial, no se definen y delimitan claramente los sitios en que podrán asentarse los habitantes de menores recursos que demandan suelo urbano dentro de la zona metropolitana de Toluca, o sea, las zonas en que habrán de vivir los pobres; sino que simplemente se propone un camino a seguir pero sin tener presente que la mayoría de la población que se asentará en estos años no cuenta con los medios para acceder al suelo urbano donde construir su vivienda.

Por otra parte, una de las carencias mayores del plan, es que no establece los sitios y obras en que podrá intervenir la iniciativa privada, como parte de un planteamiento integral; así como tampoco jerarquiza las prioridades en materia de inversiones, ante la posición del gobierno de ya no participar en algunos rubros básicos, incluyendo ciertos servicios municipales que son ahora atribución de los ayuntamientos, y que éstos pueden concesionar a particulares.

Otro aspecto que no aparece en el plan metropolitano son las acciones de integración y coordinación intermunicipal, más allá del discurso de compromiso, que pueden emprender los municipios pertenecientes a la ZMT, que es el ámbito al que debe dar respuesta ese nivel de planeación territorial.

En realidad, no se va más allá del esquema centralista e indicativo de la planeación, en el que la perspectiva de la capital nacional se impone en la concepción misma de la metropolización, según la cual desde la federación surgen los lineamientos y decisiones "más convenientes" -o más fáciles- para lograr el desarrollo urbano esperado; pero en todos los casos en función de los intereses particulares de la ZMCM.

En esa medida, la planeación metropolitana se convierte en un medio para continuar acondicionando el territorio de la ZMT a las necesidades de la conformación de la megalópolis, donde, como ya se indicó, se ha pasado a ocupar la función de centro de desarrollo metropolitano.

(d) Plan de Centro de Población Estratégico de Toluca (1996).

Si bien existía ya el Plan de Centro de Población Estratégico de Toluca (22 de abril de 1993), con el objetivo principal de regular y ordenar el desarrollo urbano de Toluca, incluyendo localidades de los municipios conurbados de Metepec y Zinacantepec, las nuevas circunstancias llevaron a la revisión y actualización de las políticas y los programas establecidos en dicho Plan. Entre los hechos que se consideran para la modificación del mismo sobresalen: (PCPET, 1996: 4-5)

- La elevación de los costos de proyectos y obras, como efecto de la inflación que vive el país, las limitaciones al financiamiento y restricciones presupuestales que limitan la acción pública.

-Las tendencias de globalización de la economía que se espera tendrán repercusiones en términos de ordenamiento territorial y relación de interdependencia económica entre las ciudades de la región centro.

-Las inminentes tendencias de expansión de la zona metropolitana de

Toluca.

Teniendo como premisa la problemática espacial que presenta el centro de población y tomando en cuenta su importancia económica y política dentro del sistema urbano del Valle Toluca-Lerma, así como a nivel estatal por su posición de ciudad capital, sobre todo en la atención de funciones de servicio y centro estructurador de desarrollo urbano del sistema, el Centro de Población deberá responder no sólo a su propia tendencia de crecimiento, sino también a las direcciones de inducción, lo que obliga a la promoción de este tipo de equipamientos y actividades, situación que implica una importante inversión en dos aspectos: 1) recuperación y renovación de las instalaciones existentes, y 2) impulso a los equipamientos y centros urbanos previstos. (PCPET, 1996: 31-32)

El PCPET pretende básicamente, en cuanto a suelo: adecuar la normatividad a la demanda real de los usos del suelo; consolidar el municipio de Toluca como ciudad concentradora de actividades económicas; consolidar y orientar el crecimiento de la ciudad hacia la zona norte; obtener un mejor aprovechamiento de la infraestructura instalada en la zona industrial del Paseo Tollocan, así como establecer usos compatibles en los ejidos ubicados en su interior: establecer una zona de amortiguamiento del crecimiento de la zona sur del centro de población estratégico con usos habitacionales restringidos y de muy baja densidad e intensidad de ocupación, y mantener un equilibrio entre el crecimiento de la ciudad y las áreas verdes mediante la conservación y creación de éstas. (PCPET, 1996: 37-38)

Asimismo, en lo relativo a Desarrollo Económico, remarca el propósito de aprovechar la estratégica y ventajosa condición de la ciudad de Toluca por

su cercanía a la capital del país; capitalizar su excelente comunicación carretera con el Distrito Federal; obtener ventajas de la apertura del libre comercio; adelantarse al desarrollo que generará el crecimiento del Aeropuerto Internacional de Toluca, y convertir a Toluca en una interesante alternativa de inversión y oportunidad de negocios turísticos. (PCPET, 1996: 40)

Los otros dos rubros en que el PCPET apunta importantes acciones son: (1) vivienda, a través de promover la oferta de suelo y vivienda según demanda de la población de menores ingresos; e (2) infraestructura, en donde sobresale vialidad y transporte, concepto en el que sobre todo se buscará contar con una estructura vial que permita articular la traza ortogonal del centro de la ciudad con la estructura radial de los accesos carreteros; descentralizar la terminal de autobuses foráneos planteando terminales multimodales alternas en la zona norte; y rediseñar el sistema de rutas a fin de no saturar las vialidades en la zona centro y terminal.

En cuanto a los usos propuestos, en relación con los que se establecieron en 1993, se tiene:

CUADRO 43. Municipio de Toluca. Comparativo de usos propuestos, según planes, 1993 Y 1996 (hectáreas)

	A	B	C
1	USOS	PLAN 1993	PLAN 1996
2			
3	HABITACIONAL	9674.5	12341.6
4	HABITACIONAL CON SERVICIOS	191	549.09
5	EQUIPAMIENTO	1693	3588
6	INDUSTRIA	2193	4554
7	USO MIXTO	2721	12294
8	NO URBANIZABLE	7280	7164
9	CUERPOS DE AGUA	125	160

FUENTE: Plan de Centro de Población Estratégico de Toluca, 1996.

Visto el conjunto de programas y acciones realizadas, según las estrategias definidas, si bien puede decirse que se cuenta ya con un planteamiento inicial de planeación metropolitana, no se tiene considerada la dimensión megalopolitana, referida a la unidad socio-territorial que abarca la interrelación de las zonas metropolitanas de México y Toluca, por lo que la planeación urbana se encuentra muy desfasada de la situación territorial que ya transita precisamente por las relaciones del proceso de conformación de la megalópolis.

Y mientras aumentan las interrelaciones de los mercados de trabajo metropolitanos, la planeación para la ZMT apenas señala algunas precauciones para que la integración con la zona metropolitana de la ciudad de México no resulte perjudicial, pero sin considerar suficientemente las interacciones desde la perspectiva de la planeación megalopolitana, es decir, no se cuenta con un planteamiento de planeación que abarque la integración de las dos zonas metropolitanas, como unidad territorial compleja.

Desde la perspectiva de la zona metropolitana de Toluca, la planeación de nivel megalopolitano resulta impostergable, sobre todo porque la creciente migración a su territorio sin las debidas previsiones ya ha ocasionado asentamientos humanos precarios que se multiplican en zonas ejidales de los municipios que la integran.

La megalópolis, como una gran metrópolis, también presenta la relación de dominación del centro sobre su periferia, puesto que es el crecimiento del ámbito de influencia de la ZMCM el que determina el correspondiente desarrollo en la zona metropolitana de Toluca.

CONCLUSIONES

1. El proceso de conformación de la zona metropolitana de Toluca resultó en un importante cambio socioeconómico y socio-territorial en los municipios de Lerma, Metepec, Ocoyoacac, San Mateo Atenco, Toluca, Xonacatlán y Zinacantepec, tanto en sus áreas urbanas como en las rurales, debido, sobre todo, a la tendencia a la homogeneización de esos territorios, en la medida que el capital industrial, primero, y el capital financiero, en seguida y a veces a la par con aquél, determinaron el establecimiento de las relaciones sociales de producción capitalistas como las dominantes en la organización socioeconómica y su expresión territorial.
2. Como proceso de cambio social, la metropolización de Toluca y municipios colindantes, a partir de la industrialización, significó una ruptura o discontinuidad, ya que a la predominante forma de vida rural llegó a oponerse (o sobreponerse) la forma de vida urbana-industrial, trastocando las anteriores relaciones sociales; con lo que se presentó una convivencia entre las formas de organización social de las localidades que continúan dedicadas principalmente a la producción primaria, junto a las implantaciones industriales que representan una perturbación, y la posibilidad de un giro en cuanto a la actividad productiva para muchos de los campesinos lugareños.
3. El hecho de que la producción agrícola en los municipios que integran la ZMT haya mantenido su importancia en el conjunto estatal, debido a la participación del gobierno en la tecnificación y servicios agropecuarios al campo: aunque se "especializó" básicamente en maíz, favoreció y apresuró la separación de fuerza de trabajo agrícola para incorporarse a la industrialización, así como al comercio y los servicios; en tanto que territorialmente le ha permitido mantener su cuota de productos primarios para el gran mercado de la zona metropolitana de la ciudad de México.
4. El camino que siguió la industrialización como uno de los principales factores que incidieron y coincidieron en la metropolización, después de su irrupción directa en el

suelo y la sociedad rurales, la llevó a una diferenciación fundamental del territorio, ya que con su implantación en localizaciones específicas se crearon espacios exclusivos para la producción de mercancías industriales y, en consecuencia, para la generación de plusvalía. Con esto, los territorios de los municipios analizados asistían a una fragmentación a partir de la cual, sin embargo, participarían de su pertenencia a la zona metropolitana, ya sea de manera directa, por los espacios ocupados para la instalación de industrias, o bien indirectamente por la demanda de fuerza de trabajo para las empresas que llegaron.

Asimismo, con la construcción de los parques industriales se dio un paso importante en cuanto a la adecuación del territorio en favor de la industria, y también en la conformación metropolitana, ya que no sólo se trataba de asegurar los espacios de exclusividad, sino de acondicionar determinadas áreas para la industria, que funcionaron como puntos de expansión de la ciudad en el campo, es decir, de urbanización, los que unidos y vertebrados por una viabilidad intermunicipal configuraron un corredor industrial y habitacional que marcó uno de los ejes de la zona metropolitana.

Además, los parques industriales son puntos de interrelación de las zonas metropolitanas de la ciudad de México y de la ciudad de Toluca, ya que todas las empresas instaladas en ellos provienen de la primera, reforzando los lazos y contribuyendo así a la conformación de la megalópolis.

5. El sector terciario de la economía en los municipios que integran la ZMT, en principio impulsado por la industrialización, al responder al aumento poblacional y las nuevas demandas de bienes y servicios que creó la vida urbana y su influencia en las localidades cercanas a la capital del Estado, adquirió su propia dinámica, la cual ha encontrado en los territorios de la misma un medio idóneo para su crecimiento y diversificación, hasta alcanzar un importante rol en el proceso de metropolización, tanto en lo relativo a la fuerza de trabajo que en él se desempeña como en la satisfacción de las necesidades de consumo de la creciente población urbana y rural.

6. La intervención del Estado en la metropolización de Toluca y su área colindante fue primordial, pudiendo afirmarse que sus políticas y acciones orientaron el proceso de cambio socio-territorial hasta su concreción como zona metropolitana. Así, el Estado impulsó la modernización agrícola que ayudaría a la proletarización de la fuerza de trabajo requerida por la industria, es decir, a la formación del llamado ejército industrial de reserva. La protección industrial que garantizó el Estado, al acelerar el desarrollo del capitalismo en la industria, cargaba la balanza en favor de esta actividad; pero, lo que más interesa destacar aquí, es que actuaba directamente en la promoción del territorio para la instalación industrial. Más adelante, no sólo se intensificó y mejoró la promoción, sino que el Estado procedía a ofertar suelo para la industria en condiciones muy atractivas, precisamente con la construcción de los parques industriales.

Otra importante forma de intervención del Estado, fue la imposibilidad de actuar para contener el crecimiento irregular de la ciudad de Toluca, con lo que las contradicciones sociales y sus actores principales hicieron presencia y marcaron los rumbos y situaciones particulares del crecimiento urbano y suburbano dentro de lo que llegó a conformar la zona metropolitana de Toluca, tanto antes de las modificaciones al Artículo 27 de la Constitución, como después de su promulgación y reglamentación. Mención especial requiere su injerencia en todo el largo y difícil procedimiento de regularización del suelo, es decir, de su conversión y legalización como propiedad privada en el ámbito urbano.

Lo que se advierte en el caso de estudio es que el mismo Estado que incentiva, promueve y favorece la industrialización y acondiciona el territorio para su adecuada instalación y funcionamiento, no pudo evitar las repercusiones que ésto tendría en el crecimiento urbano de una ciudad inmersa en suelo ejidal que creció sin control; aunque ciertamente fue apenas en 1976 cuando se promulgó la Ley de Asentamientos Humanos y en que se inició el período de institucionalización de las políticas territoriales para "ordenar" el territorio.

Ya en los años noventa, el Estado ha empezado a hacerse cargo de la planeación metropolitana; y si bien se tienen las primeras experiencias y previsiones territoriales

para su crecimiento, los principales problemas se complican y amenazan con rebasar las posibilidades de intervención del Estado. Más bien, se observa una dependencia no exenta de riesgos para con las directrices y disposiciones de la zona metropolitana de la ciudad de México, que en su actuación no deja de considerar a la ZMT como un territorio satélite al que se puede imponer funciones diferentes según sus intereses prioritarios.

7. Las etapas por las que ha pasado la urbanización de Toluca ilustran un caso típico y a la vez especial del "surgimiento" de una ciudad industrial que, principalmente, por su cercanía con la ciudad de México y su área conurbada fue adquiriendo importancia en la región central del país y a nivel nacional, generando un crecimiento de su población y su asentamiento, hasta llegar a convertirse en una metrópolis industrial con relevancia económica y potencialidades de desarrollo controlado. Y si bien el sector terciario de su economía adquiere cada vez mayor peso, esto no significa que esté transitando hacia la metrópolis de los negocios, como una etapa más elevada en sus funciones metropolitanas; aunque si puede hablarse de la consolidación industrial.

Los cambios socioeconómicos y territoriales en la ciudad de Toluca, que la llevaron a funcionar como punto de difusión del desarrollo hacia los municipios colindantes, se fueron dando al paralelo con la metamorfosis urbana de Toluca, donde su reconfiguración perfiló los contornos de una ciudad en expansión, que pronto habría de conurbarse físicamente con el municipio de Metepec e iniciar su conurbación con Zinacantepec; y que en adelante crecería marcando la segregación social de la población de menores ingresos hacia la periferia del área urbana, y a partir del asentamiento de dos conglomerados sociales principales en la zona metropolitana: la clase obrera y la pequeña burguesía, ambas con sus diversos estratos.

Como actores en el proceso de cambio socio-espacial, los trabajadores agrícolas, los industriales y los dedicados al sector terciario, principalmente, han participado en la conformación metropolitana en tanto fuerza de trabajo y ocupación del territorio, expresando las necesidades y demandas de la vida urbana, suburbana y rural, y a la vez aportando y movilizándose en la cada día más compleja organización social, en

el contexto de las funciones de la ciudad capital de la entidad y los municipios colindantes.

8. El traslape de las zonas metropolitanas de las ciudades de México y de Toluca, en puntos ubicados dentro de esta última, considerado en el proceso de integración territorial que se vive en la región central del país, llama nuestra atención acerca de la función que está desempeñando la ZMT, donde aparece como un centro regional de desarrollo metropolitano; pero también acerca de las tendencias al interior de la región del Valle de Toluca, cuyo centro motor es precisamente la capital estatal.

En el primer caso, las interrelaciones entre las dos zonas metropolitanas son cada vez mayores y más intensas; y en el segundo es evidente la relación funcional que se consolida entre la mayoría de los municipios del Valle de Toluca y la ZMT, apareciendo claramente la integración regional y los requerimientos de planeación.

9. En la comprensión de la metropolización, este trabajo puede ser un argumento en favor de analizarla como proceso de cambio socio-territorial complejo, en donde lo importante no es tratar únicamente de ubicar al territorio en una determinada fase de metropolitanismo, o de buscar identificar a los municipios como "metropolitanos" y no-metropolitanos, sino en avanzar en el examen de las peculiaridades del conjunto territorial, precisamente para sacar a la superficie aquellos rasgos que lo caracterizan y, por esta vía, representarlos como aspectos básicos de un todo que puede captarse como unidad funcional y etapa del desarrollo social, con sus contradicciones, discontinuidades y rupturas.

REFERENCIAS

- ABOITES, J (1989) *Industrialización y desarrollo agrícola en México*. México. Plaza y Valdes-UAM-X.
- AGUILAR, I (1984) *Descentralización industrial y la promoción del desarrollo industrial*. México. UAEM.
- AGUILERA, J Y CORRAL, D (1993) *La producción de suelo urbano a través de Fraccionamientos en el Estado de México 1946-1992*. Tesis de Maestría en Planeación Urbana y Regional. UAEM-Fac. de Arquitectura y Arte.
- AGUILERA, J Y VILLAFUÑA, JA (1995) "Notas sobre suelo y vivienda en el municipio de Toluca", en Revista La Mora, No 9, febrero 1995. UAEM, pp 6-11.
- ALBORES, B (1983) "La economía lacustre del Valle de Toluca", en Estado de México. Perspectivas para la década de los 90. El Colegio Mexiquense-Universidad Iberoamericana.
- ALTVATER, E (1986) "Notas sobre algunos problemas del intervencionismo de Estado", en Heinz Rudolf Sonntag y Hector Valecillos El Estado en el Capitalismo contemporáneo, México. Siglo XXI, pp 88-133.
- APPENDINI, K y CEBADA, M (1994) "La modernización agrícola en el Estado de México: el impacto de la organización maicera en el Estado de México". Perspectivas para la década de los 90. El Colegio Mexiquense e Instituto Mexiquense de Cultura, pp 86-104.
- ARANDA, J (1993) "Etapas en la conformación de la zona metropolitana de Toluca, 1960-1990", en Revista Metrópolis, Año I, núm 2, Mayo-agosto 1993, pp 60-70.
- ARIAS, R (1975) *Growth center strategy: the spatial development of the state of México*. University of southern California.
- ARIAS, R (1984) *La delimitación de una Megalópolis*. El Colegio Mexiquense-UAEM-CNIC. México.
- AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DE TOLUCA (1979) *ECOPLAN*. México.
- AZUELA, A Y DUAU, E (1987) "De la Economía Política de la Urbanización a la Sociología de las Políticas Urbanas" en Revista Sociológica, año 2, núm4, verano de 1987, México. UAM-A, pp 41-70.
- BACA, N (1996) *La migración interna en México, 1960-1990. Dos regiones de análisis: el oriente de Michoacán como región de expulsión de población y la ZMT como región de atracción de población*. Universidad Autónoma del estado de México. México.
- BARTRA, A (1979) *La explotación del trabajo campesino por el capital*. México.Ed. Macehual, S.A.
- BASSOLS, A (1983) *México Formación de regiones económicas. Influencias, factores y sistemas*. México, UNAM.

- BATAILLON, C (1972) *La ciudad y el campo en el México Central*. México, Fondo de Cultura Económica, pp 234-281.
- BEJAR Y CASANOVA (1970) *Historia de la industrialización en el Estado de México*. Gob. del Estado de México. México.
- BRUHNOFF, S (1975) *La oferta de moneda. Crítica de un concepto*. Buenos Aires, Tiempo contemporáneo.
- CASTELLS, M (1971) *Problemas de Investigación en Sociología urbana*. México. Siglo XXI.
- CASTILLO, O (1992) *El proceso de metropolización de la ciudad de Toluca*. Tesis de Maestría en Planeación Urbana y Regional. UAEM. Fac. de Planeación Urbana y Regional.
- CEJA, V (1979) *Veinticinco años de afanes agrícolas 1978*. México. Ed. libros de México.
- CENSO AGRICOLA, GANADERO y EJIDAL 1950 (1955) Estado de México, SIC.
- CENSO AGRICOLA, GANADERO y EJIDAL 1960 (1965) Estado de México, SIC.
- CENSO GENERAL DE POBLACION 1930 (V) (1934). Estado de México. SIC
- CENSO GENERAL DE POBLACION 1940 (VI) (1944). Estado de México. SIC
- CENSO GENERAL DE POBLACION 1950 (VII) (1955) Estado de México, Sic.
- CENSO GENERAL DE POBLACION Y VIVIENDA 1960 (VIII) (1965) Estado de México, SIC.
- CENSO GENERAL DE POBLACION Y VIVIENDA 1970 (IX) (1975) Estado de México, SIC.
- CENSO GENERAL DE POBLACION Y VIVIENDA 1980 (X) (1984) Estado de México, INEGI.
- CENSO GENERAL DE POBLACION Y VIVIENDA 1990 (XI) Estado de México, INEGI.
- CENSO INDUSTRIAL, 1956 (1960) Estado de México, SIC.
- COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE (1989) *La crisis urbana en América Latina y el Caribe: reflexiones sobre alternativas de solución*. Naciones Unidas-CELA, Santiago de Chile.
- CONAPO (1987) *Características de la población. Estado de México 1980*. México.
- CHIAS, L (1995) "*Perspectiva geográfico-nacional del transporte en las principales ciudades de México*", en *El transporte metropolitano hoy*. UNAM, pp 117-131.
- DIAZ POLANCO, H (1977) *Teoría marxista de la economía campesina*. México. ed. Juan Pablos.
- DURAND, J (1983) *La ciudad invade el ejido*. México. ed. de la Casa Chata.
- EL MERCADO DE VALORES (1967) "*La planeación Regional*", en Núm 33, 14/VIII/67, pp.663-680.

- EMRYS, J (1990) *Metrópolis*. Oxford University Press, Oxford, New York.
- ESTADISTICAS BASICAS DE LA INDUSTRIA EXTRACTIVA Y DE TRANSFORMACION DEL ESTADO DE MEXICO 1960-1975. UAEM- Fac de Economía.
- ESTENOZ, N (1994) *La política de Reservas Territoriales del Estado Mexicano. Estudio de caso: Municipio de Toluca, Edo. de México*. Tesis de Maestría en Planeación Urbana y Regional. UAEM-Fac. Arquitectura y Arte.
- FABILA, A Y G (1956) *México (Ensayo Socioeconómico)*. Gobierno del Estado de México.
- FLORES, G, PARE, L y SARMIENTO, S (1988) *Las voces del campo. Movimiento campesino y política agraria 1976-1984*. México, Fondo de Cultura Económica.
- GACETA DEL GOBIERNO LIBRE Y SOBERANO DE MEXICO (1931) *Ley sobre Protección a la Industria en Estado libre y Soberano de México*, 25/III/31, Decreto No 24.
- GACETA DEL GOBIERNO LIBRE Y SOBERANO DE MEXICO (1944) *Ley para la Protección a la Industria en el Estado de México*, 1/I/44. Decreto No 14.
- GACETA DEL GOBIERNO LIBRE Y SOBERANO DE MEXICO (1947) *Ley sobre el incremento de la producción de las empresas industriales y comerciales en el Estado de México*, 13/IV/47. Decreto No 1.
- GACETA DEL GOBIERNO LIBRE Y SOBERANO DE MEXICO (1951) *Reforma a la Ley de Protección a la Industria en el Estado de México*, 29/VIII/51. Decreto No 48.
- GACETA DEL GOBIERNO LIBRE Y SOBERANO DE MEXICO (1961) *Reforma a la Ley de Protección a la Industria en el Estado de México*, 4/I/61. Decreto No 18.
- GACETA DEL GOBIERNO LIBRE Y SOBERANO DE MEXICO (1963) *Creación de la zona industrial del Valle de Toluca*, 8/VII/63. Decreto No 13.
- GACETA DEL GOBIERNO LIBRE Y SOBERANO DE MEXICO (1966) *Se declara de utilidad nacional el establecimiento y ampliación de empresas mediante el otorgamiento de estímulos*. Decreto No 12.
- GACETA DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1976) *Decreto para la creación del Organismo Descentralizado CODAGEM*.
- GACETA DEL GOBIERNO (1993) *Plan de Centro de Población Estratégico de Lerma*. GEM, 6 de abril de 1993.
- GACETA DEL GOBIERNO (1993) *Plan de Centro de Población Estratégico de Metepec*. GEM, 6 de abril de 1993.
- GACETA DEL GOBIERNO (1993) *Plan de Centro de Población Estratégico de Ocoyoacac*, 7 de junio de 1993.

- GACETA DEL GOBIERNO (1993) *Plan de Centro de Población Estratégico de San Mateo Atenco*. GEM, 10 de mayo de 1993.
- GACETA DEL GOBIERNO (1993) *Plan de Centro de Población Estratégico de Toluca*. GEM, 2 de abril de 1993.
- GACETA DEL GOBIERNO (1993) *Plan de Centro de Población Estratégico de Xonacatlán*, 7 de abril de 1993.
- GACETA DEL GOBIERNO (1993) *Plan de Centro de Población Estratégico de Zinacantepec*. GEM, 1 de junio de 1993.
- GACETA DEL GOBIERNO (1993) *Plan Regional Metropolitano de Toluca*. GEM. México.
- GACETA DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1996) *Plan Regional Metropolitano de Toluca*. México.
- GARCIA, M (1996) *El movimiento obrero en el Estado de México*. Universidad Autónoma del Estado de México. México.
- GARCIA, M (1981) *Haciendas porfiristas en el Estado de México*. Universidad Autónoma del Estado de México. México.
- GARNIER, J. P. (1974) "*Planificación urbana y Neocapitalismo*", en Bassols, M., Donoso, R., Massolo, A., y Mendez, A., *Antología de Sociología Urbana*. México, UNAM, 1988, 619-644.
- GARZA, G (1980) *Industrialización de las principales ciudades de México*. México, El Colegio de México.
- GARZA, G (1985) "*Las condiciones generales de la producción*", en *El proceso de industrialización de la ciudad de México, 1821-1970*. México, Col. México, pp 204-213.
- GARZA, G (1986) "*Las políticas urbano regionales en México (1915-1985)*", en *Pensamiento Iberoamericano, Revista de Economía y Política*, jul-dic, 1986, núm 10, Instituto de Cooperación Iberoamericana (ICI) y Comisión Económica para América Latina (CEPAL). Madrid, España.
- GARZA, G (1988) "*El carácter metropolitano de la urbanización en México 1980-1988*". Mimeografiado. México.
- GARZA, G (1988) "*La política de parques y ciudades industriales en México: etapa de expansión*", en *Una década de Planeación Urbano-Regional en México*. Mimeografiado.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1956) *Los ejidos del Estado de México*.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1961) *Cuarto Informe de Gobierno. Estado de México*. Dr. Gustavo Baz Prada, pp 157-163.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1962) *Quinto Informe de Gobierno. Estado de México*. Dr. Gustavo Baz Prada, p 143.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1963) *Sexto Informe de Gobierno. Estado de México*, p 150.

- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1970) *Primer Informe de Gobierno. Estado de México*. Prof. Hank González, pp 41-49.1
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1971) *Segundo Informe de Gobierno. Estado de México*. Prof. Hank González, pp 143-170.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1972) *Tercer Informe de Gobierno. Estado de México*, pp 149-165.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1973) *Cuarto Informe de Gobierno. Estado de México*, pp 101-120.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1973) *Plan Lerma Asistencia Técnica. Programa del Sector Industrial para el Estado de México 1973-1976*. Fideicomiso en Nacional Financiera. Gob. Federal-Naciones Unidas, pp 43-53.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1974) *Quinto Informe de Gobierno. Estado de México*. Prof. Hank González, pp 139-165.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1975) *Sexto Informe de Gobierno. Estado de México*, pp 70-81.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1969) *Memorias del gobierno 1963-1969. Estado de México*. Gobernador Lic. Juan Fernández Albarrán.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1969) *Sexto Informe de Gobierno 1969. Estado de México*. Lic. Juan Fernández Albarrán.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (GEM) (1976) *Evolución agrícola del Estado de México, 1940-1975*. CODAGEM.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1973) *LERMA. Monografía municipal*. México.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1973) *METEPEC. Monografía municipal*. México.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1974) *OCOYOACAC. Monografía municipal*. México.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1973) *SAN MATEO ATENCO. Monografía municipal*. México.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1973) *TOLUCA. Monografía municipal*. México.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1973) *XONACATLAN. Monografía municipal*. México.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1974) *ZINACANTEPEC. Monografía municipal*. México.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1977) *Ley de Desarrollo Urbano del Estado de México*. México.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1977) *Sistema de planeación estatal*. México.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1982) *Plan Estatal de Desarrollo Urbano*. México.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1982) *Proyecto del Aeropuerto Internacional de la Cd. de Toluca*. México.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1983) *Ley de Asentamientos Humanos del Estado de México*. México.

- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1984) *Plan de Desarrollo del Estado de México 1984-1987*. México.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1986) *Perspectivas de desarrollo del corredor Toluca-Lerma*. México.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1987) *Memorias del Gobierno 1981-1987*. México.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1990) *Fraccionamientos autorizados en el Estado de México*. Metepec. Sria. de Desarrollo Urbano y Vivienda. México, p 30.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1992) *Estado de México, Desarrollo y Prospectiva, Asentamientos Humanos*. México.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (1994) *Fideicomiso para el desarrollo de Parques y Zonas Industriales en el Estado de México (FIDEPAR)*.
- GOMEZ, I (1993) *La participación del gobierno en la regularización de la tenencia de la tierra en la colonia Nueva Oxtotitlán*. Universidad Autónoma del Estado de México. México.
- GONZALEZ, S (1992) *Proceso de configuración territorial de la industria automotriz terminal en México 1964-1989*. México. Universidad Autónoma del estado de México.
- GUEVARA, I y NAVARRO, B (1984) *El Estado, la política habitacional, la acumulación de capital y la reproducción de la fuerza de trabajo*. México. IIE-UNAM, pp 90-92.
- GUTIERREZ, J J (1991) *Evaluación de impacto físico territorial: el caso del proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional de la Cd. de Toluca*. Esc. de Planeación Urbana y Regional, Universidad Autónoma del Estado de México. México.
- HERNANDEZ, N (1996) *El papel de las vialidades en la consolidación de los procesos de ocupación territorial. Caso de estudio: vialidad Lázaro Cárdenas "Las Torres"*. Tesis de Lic. en Planeación Urbana. UAEM-Fac. de Planeación Urbana y Regional, pp 75-98.
- MARX, C (1968) *El Capital*. Siglo XXI.
- HEWITT, C (1982) *La modernización de la agricultura mexicana, 1940-1970*. México. Siglo XXI.
- INEGI (1982) *Censos Económicos 1980*. Estado de México. México.
- INEGI (1986) *Censos Económicos 1985*. Estado de México. México.
- INEGI (1992) *Censos Económicos 1988*. Estado de México. México.
- IRACHETA, A (1984) "La ocupación del suelo en los municipios conurbados con la ciudad de México", en *El suelo, recurso estratégico para el desarrollo urbano*. México, Gob. del Estado de México-UAEM, pp 41-77.
- IRACHETA, A (1992) "La expansión de la ciudad de México: de la metrópolis a la megalópolis", en *Revista del IAPEM*, No 15, jul-sept 1992, pp 91-108.

- JUAREZ, M Y LOPEZ, M (1984) *Incorporación de la mano de obra femenina al trabajo industrial: el caso de la rama electrónica en el Corredor Industrial Toluca-Lerma 1960-1983*. Tesis profesional de Lic. en Economía. UAEM-Fac. Economía.
- KALDOR, N (1984) "*Causas del lento ritmo de crecimiento del Reino Unido*", en Investigación económica No 167. Fac. de Economía, UNAM. México.
- LEFEBVRE, H (1973) *El pensamiento marxista y la ciudad*. México. Ed. Extemporáneos.
- LOJKINE, J (1979) *El marxismo, el estado y la cuestión urbana..* México, Siglo XXI.
- LOPEZ, R (1992) *Problemas metropolitanos y desarrollo nacional*. UAM-Azcapotzalco. México.
- Marx, C (1976) *El Capital*. México, Fondo de cultura económica, T.I.
- Marx, C (1976) *El Capital*. México, Fondo de cultura económica, T.III.
- MEDINA, H (1993) "Definición de áreas metropolitanas", en revista CIUDADES, núm.18, abril-junio 1993, pp 18-23.
- MESSMACHER, M (1987) *México: Megalópolis*. SEP. México.
- MONTOYA, J (1994) "*Migración y movilidad social*", en Revista Papeles de Población, No.1, enero-febrero, pp 47-58.
- NEGRETE, ME (1993) *Evolución de las zonas metropolitanas en México*. Simposio Sistemas metropolitanos. El colegio mexiquense-SEDESOL-CONACYT.
- NOGUEZ, A (1990) *La evolución del sector público agropecuario en el Estado de México 1971-1987*. Tesis de Lic. en Ciencia Política y Admón. Pública. UAEM.
- OLIVEIRA, F (1982) *Elegía para una re(li)gión. Sudene, Nordeste, planificación y conflicto de clases*. Fondo de cultura económica. México.
- PINED, M (1980) *El capital en el agro: el caso del sudeste del Estado de México*. Cuadernos de la Casa Chata. México.
- PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL 1994-1996. (1994) H. Ayuntamiento de Toluca. México.
- PLAN NACIONAL DE DESARROLLO URBANO (1978) Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas. México.
- PRADILLA, E (1984) *Contribución a la crítica de la "teoría urbana". Del "espacio" a la "crisis urbana"*. Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco. México.
- PRADILLA, E (1992) "*Las teorías urbanas en la crisis actual*", en revista Sociológica, enero-abril 1992, año 7, num 18, UAM-Azcapotzalco. México pp 45-72,
- PROGRAMA DE INVESTIGACION CULTURAL (1995) *El tianguis de Toluca: una reminiscencia de los mercados prehispánicos*. Universidad Autónoma

del Estado de México. Cuadernos de Cultura Universitaria No. 10.

- RAMIREZ, B (1995) *La región en su diferencia. os valles centrales de Querétaro, 1940-1990*. UNAM. México.
- RIBAS, M, SOLÉ, J y Pou, T (1979) *Teoría de las Areas Metropolitanas. Monografía urbanística III*. Barcelona.
- RIVERA, G (1990) "La agricultura en el Estado de México, 1970-1989", en revista Análisis No 2, enero-marzo 1990. Universidad Autónoma del Estado de México. México, pp 25-43.
- ROBLES, M (1994) "Marx, Neoliberalismo y Posmodernismo: algunas reflexiones sobre el sujeto en el capitalismo", en Revista Metrópolis, No2 Mayo-Agosto 1993. México, UAEM-Fac. Planeación Urbana y Regional, pp 8-16.
- RODRIGUEZ, H (1981) *Conurbación intermunicipal Toluca-Metepec*. Tesis de Lic. en Economía. UAEM. Fac. de Economía.
- RODRIGUEZ, O (1982) *Proceso Urbano-Industrial. Caso Toluca-Lerma*. Tesis de Lic. en Economía. UAEM. Fac. de Economía.
- ROZGA, L Y DIAZ, E (1994) "Estructura económica de la ZMT", en Seminario La zona metropolitana de la ciudad de Toluca en el horizonte del siglo XXI. UAEM, Fac. de Planeación Urbana y Regional.
- SALDIVAR, A (1980) *Ideología y política del Estado mexicano (1970-1976)*. Siglo XXI. México.
- SANTANA, V (1992) "Jerarquía de localidades del Estado de México", en Foro de Investigación. México, UAEM, Octubre de 1992.
- SARH (1980-1990) *Información sobre los ciclos agrícolas 1980-1981 a 1989-1990*. Distrito de Desarrollo Rural No.1. Toluca.
- SCHEJTMAN, A (1981) *Economía campesina y agricultura empresarial: tipología de productores del agro mexicano*. CEPAL.
- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (1990) *Volúmenes de tránsito 1987 Red carretera troncal. República Mexicana*.
- SENTIES, Y (1978) *Estudio sobre conurbación intermunicipal Toluca-Metepec*. GEM. México.
- SPP (1982) *Insumo-Producto. Estado de México 1980*. México.
- SERRANO, R (1993) *Una propuesta de evaluación del recurso suelo con fines de planeación territorial; el caso de la región del Valle de Toluca*. Fac. de Arquitectura y Arte de la Universidad Autónoma del Estado de México. México.
- SINGER, P (1981) *Economía política de la urbanización*. Siglo XXI. México.
- SORIA, V Y FARFAN, G (1990), "El deterioro del Bienestar Social y de la Salud en México," en Testimonios de la Crisis. 4. Los saldos del sexenio (1982-1988), Coord. de Esthela Gutiérrez Garza. México, SigloXXI-UAM-I, pp139-177.

- SOUBIE, E (1992) "*Zona metropolitana de la ciudad de Toluca: Centro estratégico de desarrollo nacional*", en Revista *Metrópolis*, No 2, UAEM-Fac. de Planeación Urbana y Regional, pp 27-52.
- SONNTAG, H y VALECILLOS, H (1983) *El Estado en el capitalismo contemporáneo*. México. Siglo XXI.
- TAPIA, J (1993) "*La urbanización dependiente de la Cd. de Toluca*", en Estrada, Nieto, Nivón y Rodríguez (Comps.) CIESAS-Universidad Autónoma Metropolitana-I. México.
- TOPALOV, C (1979) *La urbanización capitalista. Algunos elementos para su análisis*.
- TOURAINÉ, A (1987) *El regreso del Actor*. Buenos Aires, Ed. Universitaria.
- UNIKEL, L, RUIZ, C Y GARZA, G (1976) *El desarrollo urbano en México*. El Colegio de México. México.