



# UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO

---

---

## FACULTAD DE PLANEACIÓN URBANA Y REGIONAL

Nombre de la tesis:

Procesos de conformación y efectos socio-territoriales de una centralidad emergente, caso de estudio Tlacopa, Toluca 1960-2010

Que para obtener el título de Licenciada En Planeación Territorial

PRESENTA:

Rocío De La Luz Orozco

DIRECTOR DE TESIS

Dr. En A. y U. Alberto Javier Villar Calvo



Toluca de Lerdo, Estado de México; 2018

## Índice

<b>Introducción</b>	<b>4</b>
<b>Capítulo 1: MARCO TEÓRICO REFERENCIAL SOBRE EL PAPEL LA CENTRALIDAD EN LA ESTRUCTURACIÓN DEL TERRITORIO</b>	<b>14</b>
1.1 Marco conceptual de policentrismo y nuevas centralidades	15
1.2 Centralidades en las teorías de estructura urbana (de una estructura urbana monocéntrica a una estructura policéntrica)	21
1.2.1 Papel de la centralidad en el Ciclo de vida urbano	22
1.2.2 Teoría de la localización (Von Thünen)	25
1.2.3 Teoría del coste mínimo (Alfred Weber)	27
1.2.4 Modelo de círculos concéntricos (Ernest W. Burgess)	29
1.2.5 Teoría de los lugares centrales (Walter Christaller y Lösch).	31
1.2.6 Modelo de Sectores Radiantes Homer Hoyt	33
1.2.7 Modelo Polinuclear C. Harris y E. Ullman	34
<b>Capítulo 2: NUEVAS CENTRALIDADES EN CUATRO CIUDADES LATINOAMERICANAS</b>	<b>39</b>
2.1 Etapas de transformación de las centralidades latinoamericanas	40
2.2 Estudios de caso: proceso de conformación policéntrica	43
2.2.1 Lima, Perú: Un análisis a partir de la localización del empleo	44
2.2.2 Quito, Ecuador: Las nuevas centralidades urbanas del Distrito Metropolitano De Quito	48
2.2.3 Buenos Aires, Argentina: Nuevas centralidades del ocio y el consumo	52
2.2.4 Ciudad de México: Nuevas centralidades y prácticas de consumo en la ciudad de México: del micro comercio al hipermercado	56
2.3. Comparación de los casos de estudio	60
<b>Capítulo 3: NUEVAS CENTRALIDADES Y CONFORMACIÓN DE LA ZONA METROPOLITANA DE TOLUCA</b>	<b>63</b>
3.1 Procesos de conformación de Toluca como zona metropolitana y el surgimiento de las nuevas centralidades	64
3.2 Análisis del patrón de organización y distribución de desarrollos inmobiliarios y crecimiento poblacional	72
3.3 Análisis de la dinámica de desarrollo y distribución de las actividades económicas	80
3.4 Configuración policéntrica de la ZMT, Principales subcentros	85

<b>CAPÍTULO 4: Descripción y análisis de la zona de estudio (Nueva centralidad Tlacopa)</b>	<b>96</b>
4.1 Características generales	97
A) Delimitación y localización	97
B) Antecedentes	98
4.2 Transformaciones socioeconómicas y de la vivienda	99
A) Delegación Independencia	99
B) Delegación La Maquinita	104
4.3 Transformaciones de las actividades económicas	110
A) Delegación Independencia	113
B) Delegación La Maquinita	117
C) San Lorenzo Tepaltitlan	120
<b>Análisis y Conclusión</b>	<b>128</b>
<b>Bibliografía</b>	<b>137</b>

## Introducción

Tras la revolución industrial y las constantes innovaciones tecnológicas que se dieron en la industria fue posible el surgimiento de un nuevo modo de producción, el Fordismo, éste tuvo lugar durante el siglo XX, se caracterizó por un conjunto de cambios en el sistema productivo que incluía la fabricación en cadena, producción en masa, reducción de tiempo, disminución de precios, aumento del consumo y especialización del trabajo. Estos cambios influyeron no solo en la forma de producir sino también en la configuración de las ciudades (Olivares: 2004).

Las dinámicas fordistas tuvieron como consecuencia una gran concentración de población en las ciudades ya que al interior de éstas se ubicaban las industrias que demandaban una gran cantidad de mano de obra, esta concentración de población llevó a la expansión de las ciudades, que terminaron por incorporar dentro de su ámbito funcional y territorial a otras áreas urbanas conformando así zonas metropolitana (Olivares: 2004).

El proceso de expansión de las zonas metropolitanas se agudizó durante la última década del XX y la primera del siglo XXI, época durante la cual se han observado importantes cambios en la morfología de las ciudades, en ese contexto se asume que existe una nueva forma de urbanización caracterizada por la dispersión urbana así como la relocalización de la población y de las actividades económicas en las zonas periféricas de las ciudades (Sassen, 1991).

La descongestión de las áreas centrales tradicionales en las ciudades, ocasionó que el espacio urbano se fragmentara en nuevas cuencas de influencia, acercando más la oferta a la demanda, mediante conglomerados de comercios y servicios. Estas aglomeraciones son consideradas como nuevas centralidades principalmente por su carácter multifuncional y porque se convierten en polos de atracción urbana que modifican las dinámicas urbanas articuladas tradicionalmente por el centro histórico, en el cual los procesos económicos y sociales se vuelven más complejos, creando des-economías que impulsan procesos de descentralización. (Mena 2008)

De acuerdo con Link (2009) los nuevos centros se encuentran regularmente interconectados por infraestructuras y tecnologías de información y

comunicación, funcionan prácticamente de manera independiente del resto de la ciudad y cobran gran importancia en las metrópolis pues modifican los flujos al interior de éstas, además su dinámica y tipo de flujos es distinto al de otros centros pues tienden a especializarse y por ende las personas eligen entre uno u otro dependiendo de la actividad que deseen realizar.

De acuerdo con Garrocho (2007) el surgimiento de nuevos centros, se puede explicar de la manera siguiente: "...en las grandes ciudades coexisten dos grandes fuerzas económicas que definen en general la distribución del empleo en la ciudad; las economías de aglomeración y los costos de congestión...". Por una parte las economías de aglomeración se refieren a las fuerzas de atracción en la ciudad y su conjunto, visto como las ventajas que se pueden obtener en un espacio determinado, al compartir beneficios tales como; servicios, infraestructura, equipamiento, ingresos y empleo. Por otra parte, los costos de congestión se refieren a las fuerzas de expulsión de la ciudad y sus desventajas pueden verse en la congestión, encarecimiento del suelo, el costo de la vida, inseguridad y crisis (Garrocho, 2007)

Algunos autores como Beuf (2012) y Mena (2008) coinciden en que el desarrollo de los nuevos centros urbanos surge cuando la ciudad ha superado problemas urbanos clave, como el acceso a servicios básicos, el deterioro de las áreas centrales históricas y altos costos por desplazamiento del exterior al interior de la ciudad, esto asociado principalmente al crecimiento desproporcionado y extensivo de las ciudades.

La globalización y la modernización de las economías urbanas proponen una transformación de un crecimiento metropolitano expandido hacia sus periferias a una estructura de nodos de tipo policéntrica. La noción de la policentralidad se refiere a la existencia de varios centros funcionales en un mismo espacio, que propician el crecimiento y difusión económica, a la vez que son espacios de complementariedad económica cuando se especializan en actividades distintas que permiten a la población satisfacer diferentes necesidades (Garrocho, 2007)

En el caso de México, la dinámica de conformación metropolitana, incorpora en la actualidad cerca de 59 metrópolis, dentro de ellas la quinta Zona Metropolitana más importante respecto al nivel de concentración demográfica es la Zona

Metropolitana de Toluca (ZMT), ésta se encuentra integrada por 14 municipios y está localizada en la región centro del país, en el Estado de México. (CONAPO, 2005).

La Zona Metropolitana de Toluca ha experimentado un intenso proceso de expansión urbana durante los últimos treinta años, asociado primordialmente a la concentración de actividades industriales que permitieron la conurbación de varios municipios cercanos a la ciudad de Toluca, ocasionando cambios notables en la organización territorial y el proceso de urbanización (Arteaga, 2005).

Este tipo de transformaciones territoriales han sido ya objeto de estudio en muchos países, hoy día no es posible utilizar un concepto generalizador que encierre las múltiples formas en que se expande y organiza el área urbana de las grandes metrópolis, ejemplo de ello es la ZMT cuyo proceso de urbanización ha propiciado el surgimiento de nuevos centros urbanos que concentran diversas actividades (empleo, vivienda, servicios, etc.) y que se han convertido en un punto de referencia en la zona Metropolitana (Arteaga, 2005).

Este es el caso de nuestro objeto de estudio, la nueva centralidad ubicada en la parte noreste de la ciudad de Toluca, conformada por las delegaciones Independencia, La Maquinita y San Lorenzo Tepaltitlan, donde se aglomeran distintas actividades como empleo, viviendas, comercios y servicios tanto públicos (hospitales, cedes y oficinas de gobierno, entre otros) como privados (Plazas comerciales, tiendas departamentales, entre otros) (DENUE, 2014).

Por ello es de gran importancia estudiar cómo la conformación de este nuevo centro ha impactado económica y territorialmente en la estructura, distribución, vocación y en general la dinámica de las delegaciones que forman parte de éste, así mismo es importante contar con esta información a nivel local pues permitirá conocer a fondo las consecuencias que tienen sobre el territorio la conformación de las nuevas centralidades.

Estudiar el proceso de conformación de las nuevas centralidades es importante debido a que, como lo explica Gil (2009) por un lado, la existencia de nuevas centralidades fue identificado por la economía espacial como la distribución ideal de las actividades económicas ya que permite optimizar las externalidades

positivas por efecto de aglomeración (existencia de centros) sin padecer de los impactos de las externalidades negativas (el tamaño medio de los distintos centros permite evitar situación de congestión del centro principal).

Con lo que se puede afirmar que este fenómeno adquiere relevancia para el análisis y comprensión de la ciudad, precisamente en su connotación actual, asociado a los procesos globales y determinado por las transformaciones internas de cada sociedad.

### **Planteamiento del problema**

Las dinámicas de crecimiento suburbano de las ciudades, generan nuevos procesos extensivos sobre las periferias urbanas, segregación residencial y polarización social; además de una mayor extensión demográfica y territorial; asimismo las Zonas Metropolitanas se ven afectadas por la formación de nuevas centralidades mismas que producen una nueva dinámica de interconexión urbana (De Mattos, 2002).

Las nueva centralidades han modificado la estructura de la ciudad y las formas de interconexión en ella, generando nuevos conflictos cuyas implicaciones aún no parecen haber sido entendidas por las autoridades gubernamentales, ni comprendidas por la sociedad en general, La descentralización de un número creciente de actividades a las periferias de las ciudades, a los límites de las regiones urbanas, es el mecanismo concreto a través del cual se construye el nuevo espacio urbano (Entrena, 2005).

La nueva centralidad localizada al noreste de la ZMT, a la cual denominaremos nueva centralidad Tlacopa, por la colonia en la que surgió el primer enclave comercial, se ha convertido en un lugar de gran importancia, pues cumple con una función relevante para la Zona Metropolitana, o al menos así parece por la gran cantidad de flujos de personas y bienes, que se observan en ella, así mismo su rápido crecimiento supone un cambio en la dinámica de la población no sólo social sino económico y territorial.

Por ello el presente trabajo de investigación analiza el proceso de conformación transformación, funcionamiento y características de ésta nueva centralidad, visto

desde una perspectiva histórica, y basada en la fundamentación teórica y conceptual de la ciudad policéntrica.

Con base en este soporte teórico se estudia la emergencia y efectos que desencadenó la constitución de la nueva centralidad Tlacopa en el marco del ciclo de vida urbano, con base en un análisis histórico del crecimiento urbano, social y económico de la ciudad de Toluca; hasta llegar a conformación de la Zona Metropolitana de Toluca del siglo XXI, fase del desarrollo territorial considerado como el escenario de dinámicas económicas, industriales y poblacionales, que generan patrones de organización y concentración, característicos de las tendencias hacia la policentralidad (Garrocho, 2007)

El objeto del presente trabajo es, de acuerdo con lo anterior, identificar los patrones de transformación urbana, económicos y sociales de la nueva centralidad Tlacopa, entendido como una centralidad emergente, como resultado de las dinámicas de crecimiento metropolitano y fundamentalmente, de su reestructuración funcional a partir de la emergencia de nuevos núcleos de concentración de actividades económicas en el contexto metropolitano.

El pilar de esta investigación, parte de la concepción de las nuevas centralidades urbanas consideradas como la concentración de servicios y actividades económicas en una aglomeración urbana, El tema de centralidad, es muy complejo y diverso, puesto que puede abarcar diferentes variables interrelacionadas históricamente desde las de tipo económico, pasando por las de naturaleza urbana, hasta las de carácter cultural, turístico, social y político.

Los nuevos centros son sitios esenciales en la organización del espacio urbano debido principalmente a la concentración económica que poseen, actúan como lugares de intenso intercambio y en ellos se localizan distintas actividades de producción y consumo, en este sentido son concentraciones de actividades urbanas localizadas en lugares específicos, es por ello que son elementos esenciales en el sistema urbano (Saldarriaga, 2009).

Las nuevas centralidades urbanas, a través de las distintas actividades que se desarrollan en ellas, adquieren un papel clave para la ciudad y sus habitantes principalmente porque conforman un sistema de espacios especializados

interconectados que influyen en el crecimiento y la estructuración de la ciudad, modificando además las características socioeconómicas de las áreas residenciales en las que se localizan.

Es precisamente para conocer y entender el proceso de conformación y su carácter especializado así como su impacto diferenciado en la ciudad que se plantea la siguiente pregunta de investigación; ¿Qué cambios socio-territoriales y económicos genera una centralidad emergente, de carácter comercial y de servicios, en la zona noreste de la ciudad de Toluca, en el contexto de la Zona metropolitana de Toluca?

La hipótesis que da respuesta a la pregunta de investigación gira en torno a la suposición de que en la dinámica de crecimiento metropolitano el proceso de aparición de nuevas centralidades ha repercutido en la configuración del espacio urbano, desplegando sus efectos tanto en la distribución de actividades económicas, como en el precio y usos del suelo, así como en la morfología de la vivienda.

En el caso de la ciudad de Toluca, se presume que el establecimiento de la nueva centralidad Tlacopa, en las delegaciones San Lorenzo Tepatlán, Independencia y La Maquinita, ha impactado en el mercado inmobiliario, los usos del suelo, así como en el proceso de aparición de nuevos comercios asociados directa o indirectamente a los enclaves comerciales ahí establecidos.

**Por ello el objetivo general que se persigue con este estudio es:** Analizar e identificar las características particulares que presenta el conglomerado comercial y de servicios que se integra en torno a la plaza comercial Chedraui para poder precisar los impactos económico-territoriales que generan una centralidad emergente de carácter comercial y de servicios en las delegaciones San Lorenzo Tepatlán, Independencia y La Maquinita, en la ciudad de Toluca

Objetivos específicos

- Establecer la fundamentación y evolución teórica de la estructura urbana desde la perspectiva de la centralidad.
- Identificar las etapas de conformación, emergencia y transformación de las centralidades en el contexto latinoamericano, como marco de

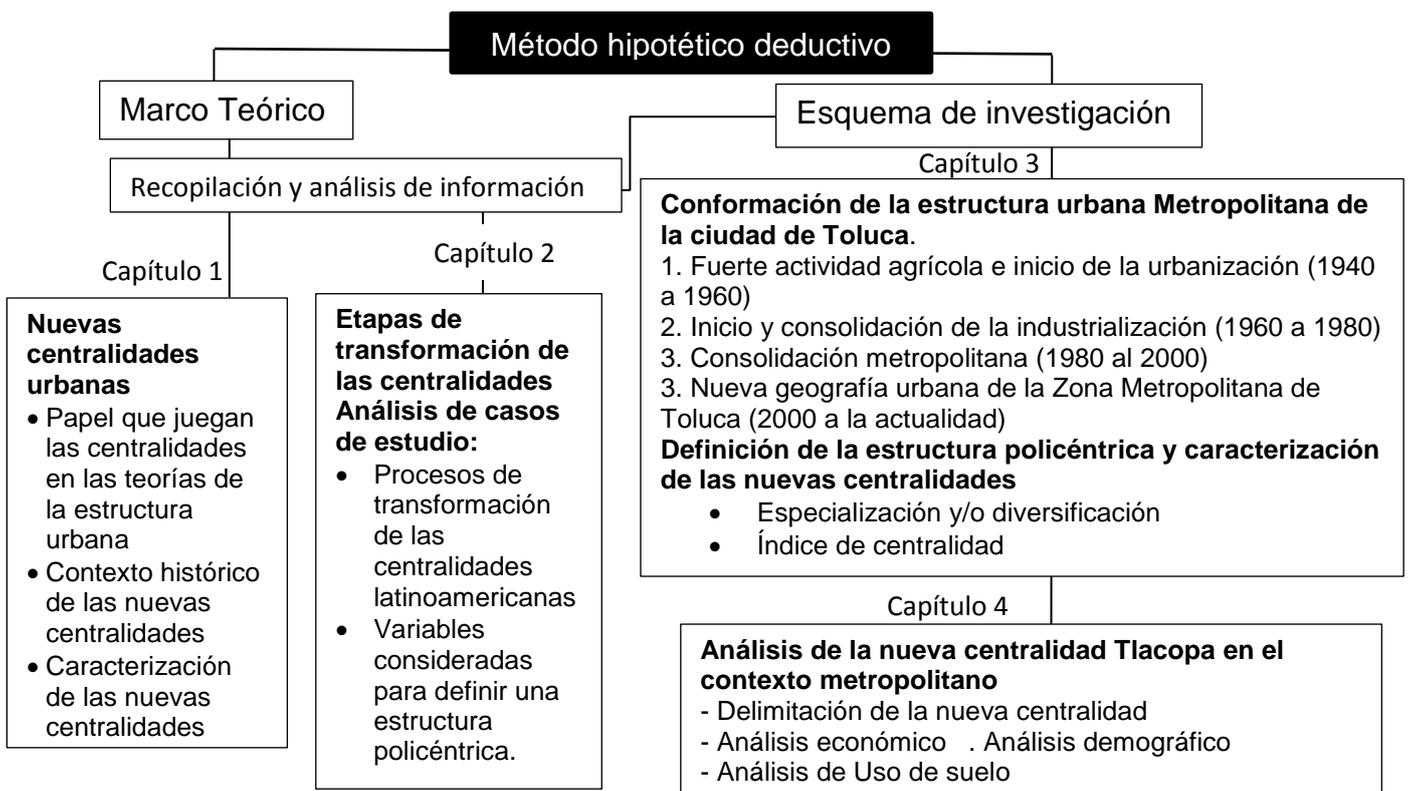
referencia para identificar las variables determinantes de estos procesos en diferentes realidades territoriales.

- Analizar la constitución y proceso de conformación de la Zona Metropolitana de Toluca, así como el surgimiento de nuevas centralidades para determinar la existencia de una estructura policéntrica.
- Realizar un análisis de las transformaciones económicas, demográficas y territoriales de las delegaciones San Lorenzo Tepatlán, Independencia y La Maquinita (nueva centralidad Tlacopa).

## Metodología

La presente investigación es de carácter hipotético deductivo que propone buscar la validez de las ideas generales mediante su contraste con el caso particular del objeto de estudio, con un enfoque retrospectivo con orden histórico (desde la etapa de industrialización hasta el proceso de metropolización actual), además se basa en un método de análisis mixto, con parámetros cualitativos y cuantitativos. El proceso metodológico comprende cuatro fases de análisis (ver figura no. 1)

Figura no. 1: Diseño metodológico de la investigación



Fuente: elaboración propia

- En la primera fase de investigación se realizó una investigación documental utilizando bibliografía especializada a fin de identificar los principios teóricos, definir conceptos e identificar categorías de análisis pertinentes para el análisis de las centralidades y nuevas centralidades y con ello poder definir cuál es el papel que juegan en la estructura del territorio.
- En la fase dos se realizó un análisis bibliográfico, referente a distintos casos de estudio, de ciudades Latinoamericanas, con la finalidad de definir los procesos de transformación de las centralidades. Estos casos fueron retomados por que describen los criterios y variables a considerar para determinar la existencia o no de nuevos centros en la estructura territorial, basadas en un contexto actual. Con base en este análisis fue posible identificar diferentes metodologías para abordar el objeto de estudio; para así poder definir una metodología de investigación propia en este trabajo.
- La fase tres consistió en el análisis bibliográfico, histórico y documental del desarrollo y conformación de la Zona Metropolitana de Toluca, de 1960 hasta 2015. Así mismo se determinó cuál es el patrón de organización de la ZMT y la emergencia de nuevas centralidades en la estructura urbana metropolitana, a través de un análisis económico, que involucró información documental (planes de Desarrollo del municipio de Toluca 2000, 2009, 2013), cartográfica (IGECEM) y estadística (INEGI).
- Por último en la fase cuatro se realizó un análisis histórico, económico y demográfico de la nueva centralidad Tlacopa, en una secuencia de tiempo de 1960 a 2015. Lo anterior mediante la utilización de estrategias de recopilación de información cuantitativa y cualitativa a través del análisis de datos estadísticos (de plataformas como el Sistema Estatal y Municipal de bases de Datos (SIMBAD), Directorio Nacional de Unidades Económicas (DENUE), Censo General de Población y Vivienda de 1990, 2000, 2010, Censo de población y Vivienda de 1995, 2005, 2015, Tabla de Valores Unitarios del suelo y Construcciones de 2001 a 2017, Plan de

desarrollo Municipal de Toluca de 2000-2003, 2009-2012 y 2013-2015). Adicionalmente se realizaron recorridos de campo y aplicación de entrevistas dirigidas, las cuales se aplicaron a aquellos gentes que nos permitieron conocer las causas que sugieren cambios en la dinámica territorial a partir del conocimiento empírico de la población que reside en esta nueva centralidad, todo esto mediante preguntas abiertas en base a un cuestionario previamente elaborado.

Todo esto con el propósito de extraer variables demográficas como: indicadores socioeconómicos, unidades económicas y usos de suelo, aspectos importantes a cerca del objeto de estudio que permitieron definir las variables cuantitativas que rigen la investigación.

Las estrategias de investigación empleadas, para este trabajo, se basan en la implementación de las siguientes variables, tipos de análisis, técnicas, instrumentos y fuentes de información (ver tabla 1).

<b>Tabla no. 1: instrumentos de investigación</b>					
<b>Estrategia de investigación</b>	<b>Enfoques para generar conocimiento</b>	<b>Tipos de análisis</b>	<b>Técnicas</b>	<b>Instrumentos</b>	<b>Fuentes de Información</b>
Análisis bibliográfico	Cualitativo	Análisis comparativo documental	Analítico deductivo documental	A través de un Análisis documental	Bibliografía, Artículos especializados, Sitios web
Análisis histórico de la conformación de la ZMT	Cualitativo	Análisis comparativo documental y cartográfico	Analítico deductivo documental	A través de un Análisis documental	Bibliografía, Cartografía, Fotografías
Análisis Económico	Cuantitativo	Análisis estadístico	Estadístico	DENUE, INEGI, SIMBAD	Censos Económicos
Análisis Demográfico	Cuantitativo	Análisis estadístico	Estadístico	Censo de Población de INEGI, Planes de Desarrollo Urbano	Censos de población y vivienda
Uso de suelo	Cuantitativo	Analítico deductivo y Descriptivo	Analítico deductivo y Descriptivo	A través de entrevistas a personas clave y recorridos de campo	Trabajo de campo y Análisis del sitio

Fuente: elaboración propia

El presente documento se encuentra integrado por cuatro capítulos; el capítulo uno consiste en la exposición del marco teórico referencial que nos permitirá comprender como se ha abordado el tema de las centralidades en el pasado, además se define que las nuevas centralidades y como son entendidas por diversos autores.

El capítulo dos consta de la presentación de cuatro casos de estudio sobre diferentes países América Latina que han abordado la temática de nuevas centralidades desde diversos enfoques de estudio, en este se describe cual fue el proceso de conformación de las nuevas centralidades en su contexto histórico y que características tienen los nuevos centros.

El capítulo tres hace referencia al proceso de conformación de la Zona Metropolitana de Toluca, cuales fueron las etapas de desarrollo urbano de la ciudad y en qué momento histórico se conformaron las nuevas centralidades desarrolladas en ésta. Así mismo se describe y caracteriza a las nuevas centralidades a través de un estudio retomado de Hoyos (2010).

Por último en el capítulo cuatro está integrada la caracterización de la zona de estudio, esta parte nos brinda un panorama general de aspectos económicos, sociodemográficos y físicos de la zona estudiada, así como de los resultados que arroje la investigación, para poder falsear la hipótesis planteada.

# **Capítulo 1: MARCO TEÓRICO REFERENCIAL SOBRE EL PAPEL LA CENTRALIDAD EN LA ESTRUCTURACIÓN DEL TERRITORIO**

El presente capítulo tiene como finalidad analizar aquellos aspectos teóricos que permitan entender cómo se ha abordado el objeto de estudio, nuevas centralidades. Se inicia con las principales teorías y modelos que explican el proceso de conformación de las centralidades en la estructura urbana de la ciudad, así como su transformación y evolución, hasta llegar a la actual estructura compleja y organizada.

Con base en lo anterior, el capítulo se divide en tres segmentos que tienen que ver con la concepción de centralidades, modelos de estructura urbana y proceso de transformación de la estructura urbana:

- En la primera parte se explica las principales concepciones teóricas referentes a las nuevas centralidades así como sus características, tipos y conceptos, que permiten entender a fondo qué son y cómo se identifican en el contexto metropolitano, así mismo ayudan a distinguir los diferentes conceptos y como se retoman en la investigación.
- La segunda parte consta de la explicación del procesos de conformación de las centralidades basadas en la explicación de la teoría del ciclo urbano, el cuál ayuda a comprender cómo se pasó de una estructura monocéntrica de la ciudad, a una estructura policéntrica.

- La tercera parte explica las teorías clásicas de estructura urbana, en conjunto estas teorías explican los cambios en la estructura de la ciudad a partir de factores económicos y territoriales que ayudan a entender la lógica del proceso de ocupación del territorio en el que se basan, así mismo se destaca el papel de la centralidad en cada modelo teórico.

## 1.1 Marco conceptual de policentrismo y nuevas centralidades

El crecimiento demográfico y espacial de las últimas cuatro décadas, ha hecho necesaria la redefinición de la centralidad urbana, desde los modelos clásicos de estructura urbana (Von Thünen, Burgess, Weber, Chistaller, de 1826 a 1933), la centralidad ha adquirido un papel diferente, principalmente por la propiedad que tienen las ciudades de polarizar el espacio geográfico, se debe a que albergan una gran cantidad de bienes y servicios, con un alcance amplio, dependiendo del nivel de escasez y especificidad. (Beuf, 2012)

En ese contexto, es necesario entender primero el concepto de “centralidad”, este término proviene del latín *centrum*, que se refiere a él origen del círculo y la relación con su perímetro, dicha analogía se puede interpretar como el punto inicial de un determinado espacio y cómo influye en su entorno inmediato. (Carrión, 2010).

Por su parte la Real academia de la lengua española (2009) define al centro como “*Punto interior que aproximadamente equidista de los límites de una figura, superficie, territorio, etc. / Lugar de donde parten o donde convergen acciones particulares coordinadas. / Punto donde habitualmente se reúnen los miembros de una sociedad o corporación. / Ministerio, dirección general o cualquier otra dependencia de la Administración del Estado. / Parte central de una ciudad o de un barrio. / etc.*” Con esta definición podemos confirmar que urbanidad y centralidad, son conceptos complementarios y muy vinculados a la figura de la ciudad.

Para Le Petit Robert (1986) citado en Mayorga (2012) la centralidad se define como el “*punto medio o central de un espacio cualquiera; como punto central dotado de propiedades activas dinámicas; y como punto de convergencia o de radiación, donde las actividades se concentran*”, en esta definición se destaca el

valor de la centralidad por su posición y su capacidad concentradora de múltiples actividades.

### **A. Centralidad urbana**

En urbanismo, se define a la centralidad como el punto concentrador de la ciudad, que tiene la capacidad de atraer e influir en la configuración del espacio, a partir de las relaciones de vinculación y la lógica de conectividad en la organización funcional de la ciudad, esta definición representa el papel que desempeña la centralidad en la ciudad actual, misma que se encuentra en un entorno globalizado (Carrión, 2010)

Por su parte Iriso (1992) describe a la centralidad urbana cómo aquel territorio que constituye el lugar financiero, comercial, direccional y simbólico de la ciudad, en torno al que se disponen las demás funciones de la ciudad, como el empleo, zonas habitacionales, administración, entre otros.

Así mismo se considera que la centralidad urbana es una concentración, histórica o de reciente surgimiento, de actividades económicas (comercio y servicios), administrativas (sedes de gobierno), empleo y vivienda, ésta actúa como polo de atracción para la población y su existencia es necesaria para equilibrar el funcionamiento y organización de la ciudad (Entrena, 2005)

Bird (2007) en Liévanos (2016) establece que la centralidad se integra de tres componentes espaciales:

1. Factores endógenos: Área tributaria y de servicios
2. Factores internos: núcleo urbano , empleo, centros comerciales
3. Factores exógenos: se refiere a la interacción de la ciudad con el exterior mediante aeropuertos, Tecnologías de Información y Comunicación (TIC´s), carreteras, puertos marítimos, entre otros.

Lo anterior supone que en el espacio central coexisten diversas actividades como: recintos religiosos, gubernamentales, económicos y administrativos. En dichos espacios se concentra el transporte, empleo y vivienda. Así mismo todos los factores mencionados interactúan con el resto de la ciudad mediante el uso de la infraestructura (vialidades, puertos, TIC´s, etc.) (Bird, 2007)

Las centralidades han sido un elemento formador de la base económica de las ciudades, por los servicios y actividades especializadas que se concentran en ella, los cuales en las últimas décadas del siglo XX y las primeras del siglo XXI se han ido complejizando y multiplicando a medida que las dinámicas urbanas se han transformado: actualmente existe una variedad de centros y subcentros de diversas jerarquías (García & Muñiz, 2007)

### **B. Nuevas centralidades (subcentros)**

El actual funcionamiento de las metrópolis sugiere que “...el crecimiento de las ciudades está respondiendo al fenómeno del policentrismo caracterizado por la aparición de nuevas centralidades habilitadas por la inversión privada en un protagonismo creciente y abierto, manteniendo la dinámica y su crecimiento en expansión, en donde quizá, el rasgo más característico sea la conformación de un esquema multinuclear” (Chavoya y Rendon, 2007).

Dentro de una estructura urbana policéntrica aparecen diversas centralidades de actividad económica con dinámicas propias, estos nodos se encuentran especializados y operan como economías de aglomeración. Éstos ejercen una influencia similar a la del CBD y fungen como un factor determinante del desarrollo y estructuración del espacio urbano (Hoyos, 2014).

Los subcentros o nuevos centros metropolitanos son resultado de una organización territorial de aglomeraciones urbanas, su evolución histórica parte del centro tradicional de la ciudad, la existencia de infraestructura vial y de servicios que favorecieron los flujos entre un punto y otros de la ciudad, generando reestructuraciones de la economía, la sociedad y el territorio. (Conti, 2002)

Las nuevas centralidades son definidas por Hoyos (2014) como enclaves especializadas, de grandes extensiones territoriales que se diferencian de su entorno por poseer un uso comercial, con una gran variedad de oferta de bienes y servicios, pese a que la presencia de comercio domina, también existe la presencia de instituciones gubernamentales, administrativas, equipamiento de educación, cultural, ocio y salud.

Para Cuenin (2010) las nuevas centralidades son "...espacios multifuncionales de diferentes escalas, con un rol definido, que atraen personas y bienes, en donde se producen intensos intercambios colectivos"" estos nuevos centros cumplen un papel importante para la ciudad ya que forman un sistema de espacios interconectados donde las personas obtienen muchos de los servicios que requieren.

Por su parte, Mayorga (2012) define a los subcentros o nuevas centralidades, como superficies de oferta de bienes y servicios, que actúan como espacios especializados y tienden a aparecer como polaridades secundarias, que conforman subcentros económicos o de empleo, éstos se comportan con una lógica de competencia económica y se localizan en puntos estratégicos del territorio como en la red vial vinculada a las autopistas.

De acuerdo con Carrión (2010) se puede afirmar que existen varios tipos de centralidades, entre ellas se pueden distinguir tres tipos:

- La centralidad fundacional: esta se caracteriza por tener un sentido histórico tradicional.
- La centralidad funcional: Es una centralidad con un alto grado de ocupación por centros comerciales, instituciones y equipamiento tanto público como privado.
- La centralidad temática se refiere a un centro relativamente reciente que se encuentra especializada en una actividad específica, es un nodo de articulación de la ciudad. Su espacio está gestionado desde la llamada cooperación público-privada y su símbolo central son los artefactos de la globalización

Por su parte Panerai y Mangin (2002), distingue tres grandes categorías de nuevas centralidades:

- Centros históricos, que coinciden con los centros tradicionales y mantienen su vitalidad cuando se garantiza su identidad en el tiempo
- Centros corredor, ubicados en barrios modernos, dispuestos a lo largo de las grandes vías de acceso estructurando relaciones urbanas mediante usos comerciales y de ocio

- Y finalmente los grandes centros comerciales, que se disponen estratégicamente en el territorio y buscan competir con los centros antes mencionados.

Al respecto de las nuevas centralidades autores como Borja (2003), Hoyos (2014) y Saldarriaga (2009) coinciden en que las nuevas centralidades actúan como elementos transformadores de las ciudades y cumplen con diversas características como:

- Consiguen diversificar y ampliar las oportunidades de acceso a servicios (para la población) e impulsan la competitividad regional y metropolitana.
- Los nuevos centros son reconocidos por la población, de la zona a la que pertenecen, como un punto de referencia y de expresión simbólica de las condiciones de vida de sus habitantes.
- Generan cambios en el tipo de usos de suelo, así como en el precio.
- La escala de establecimientos comerciales que se concentran en estos nuevos centros es generalmente mayor a los que se encuentran en los centros históricos y/o el resto de la ciudad.
- A estos nuevos centros se suma la construcción reciente de nuevos equipamientos de escala metropolitana (hospitales, teatros, centros de convención, bibliotecas, estaciones de transporte, etc.)
- En ellos proliferan los establecimientos de índole múltiple, es decir se conforman por plazas comerciales, tiendas departamentales, centros comerciales, donde se desarrollan múltiples actividades y en los que se pueden encontrar casi todo tipo de servicios tanto públicos como privados.

## **B. Policentralidad**

Antes de que se conformaran las zonas metropolitanas, las centralidades se concebían como una entidad primaria invariable, que tenía un origen histórico, sin embargo hoy en día ese concepto se ha modificado atendiendo a su funcionalidad en la nueva realidad urbana de las metrópolis. Actualmente se refiere a una construcción concebida en función de la lógica económica y de movilidad, que funciona a través de flujos y redes, que permiten la interconexión entre varios puntos clave del territorio (Aguilar, 2004).

Ante la nueva configuración del territorio surgen subcentros que se encuentran vinculados entre sí por medio de redes viales, éstos se han desarrollado hasta adquirir ventajas competitivas que les permiten diferenciarse unos de otros, de modo que se presenta un proceso de fragmentación territorial en unidades funcionales y autónomas, todo esto en un contexto metropolitano globalizado (Aguilar, 2004).

Debido a la fragmentación del espacio, la repolarización de los espacios económicos y la conformación de nuevos centros se conforman las ciudades policéntricas las cuales están constituidas por el centro histórico y dos o más subcentros en condiciones de proximidad geográfica, que se encuentran relacionados entre sí y forman parte de la misma dinámica metropolitana (Conti, 2002).

Para Negrete (2010) el policentrismo se refiere a la conectividad que existe entre diversos nodos de distintas jerarquías en una ciudad, a través de redes por las que fluyen intercambios de diversos tipos, entre ellos; pueden ser de información conocimiento, capital, mercancías y personas,

De acuerdo con Aguilar (2004) el policentrismo se refiere a la existencia de múltiples centros (nuevos centros o subcentros) en un área urbana determinada, este fenómeno es posible gracias a la fuerte tendencia hacia la concentración de diversas actividades (servicios, comercio, empleo, etc.) en un solo espacio y surge por la necesidad de abastecer la demanda de la población que se encuentra más alejada del centro histórico de la ciudad.

Así mismo Conti (2002) menciona que la estructura policéntrica de la ciudades se caracteriza por la existencia de procesos organizativos, donde aparecen nuevas formas de acumulación de capital, lo cual ocurre de manera más dinámica y competitiva (a diferencia de la estructura monocéntrica), inicia mediante el crecimiento demográfico, la actividad industrial y finalmente la descentralización y crecimiento de actividades como el comercio y servicios

La existencia del policentrismo como característica del fenómeno metropolitano se manifiesta como consecuencia de la dispersión y descentralización de las actividades económicas y de la población, hacia el entorno periférico inmediato

de las ciudades siguiendo generalmente las redes de acceso (infraestructura vial) que los mantienen comunicados con la ciudad central de la metrópoli (Orozco y Tapia, 2011)

Tapia (2003) expone que dentro del policentrismo podemos distinguir cuatro características principales:

- La ciudad policéntrica está conformada por un número indiferente de centros en una sola área metropolitana, éstos no son iguales debido a que varían en tamaño, accesibilidad, jerarquía y vocación
- Las principales fuerzas conductoras del desarrollo de los nuevos centros dependen de su nivel de competencia y el grado de especialización económica que tengan.
- La ciudad policéntrica tiende a presentar una serie de picos de alto valor del suelo, cada uno se extiende hacia el exterior y entre mayor es el número de puntos de alto valor serán más uniformes los precios del suelo. Generalmente estos picos coinciden con los centros de concentración de actividades
- El número y tamaño de los nuevos centros generan en la metrópolis un mayor acceso a los servicios y al empleo.

Entonces, las actividades ya no se localizan en una sola área de la metrópoli, sino que se localizan en diferentes puntos que ofrecen mayores ventajas para crecer, y multiplicarse, cada punto conforma un nuevo centro y la existencia de múltiples nuevos centros conforman una estructura poli céntrica en el territorio (Garrocho y campos, 2007).

## **1.2 Centralidades en las teorías de estructura urbana (de una estructura urbana monocéntrica a una estructura policéntrica)**

Las teorías de estructura urbana tratan de contextualizar la evolución de la estructura urbana de las ciudades desde el siglo XVII hasta el siglo XX, por medio de ellos podemos entender cuál fue el papel que jugó la centralidad en los diferentes momentos de la historia, así mismo no permite concebir su procesos

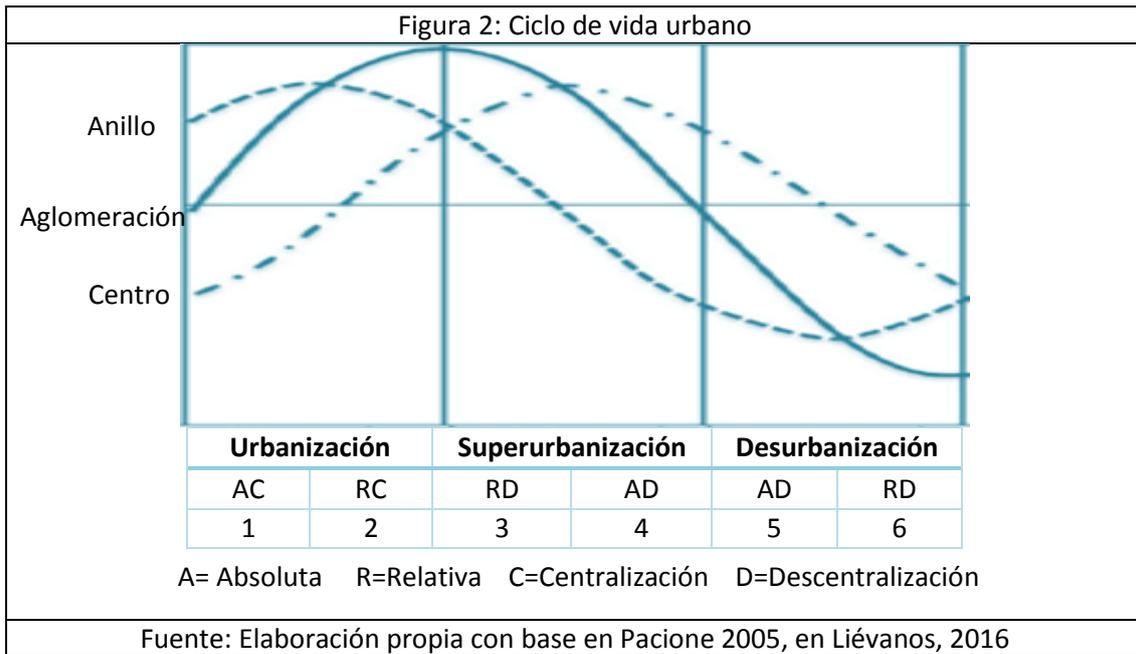
evolutivo desde la ciudad de estructura monocéntrica hasta la ciudad de estructura policéntrica (Liévanos, 2016).

Las teorías de estructura urbana se abordan mediante la fundamentación teórica del Ciclo de Vida Urbano (CVU) de la centralidades de Pacione (2005), el CVU se compone de tres fases de urbanización y transformación (Liévanos, 2016):

- Fase fundacional: esta etapa abarca el desarrollo de la ciudad moderna y de la primera industrialización, presenta una estructura monocéntrica, compacta y centralizada y es explicado por la teoría de localización de Von Thünen (1826) y por la teoría de Círculos concéntricos de Burgess (1925) los cuales ayudan a entender la estructura de las ciudades fundacionales en nuestro contexto.
- Fase de transformación externa; comprende la etapa de revolución industrial (modo de producción Fordista, producción en línea, en masa, etc.) durante esta etapa se rompe la estructura compacta monocéntrica de la ciudad, esta etapa se puede explicar mediante la teoría de círculos concéntricos de Christaller (1933).
- Fase de conformación de la nueva geografía urbana: esta etapa se desarrolla a partir de la etapa postfordista, en un contexto metropolitano, donde surgen las conformaciones urbanas policéntricas. El estudio de crecimiento sectorial de Hoyt (1939) y la teoría de núcleos múltiples de Harris y Ullman (1945), muestran el papel de la centralidad en este contexto.

### **1.2.1 Papel de la centralidad en el Ciclo de vida urbano**

En la teoría del Ciclo Urbano de Pacione (2005) las centralidades juegan un papel muy importante, debido a que el proceso de desarrollo urbano tomó en cuenta dos variables principales; la centralización y la descentralización, las cuales se miden a través de valores absolutos y relativos. Éstos parámetros de medición se emplean para ejemplificar de manera gráfica el procesos de evolución y desarrollo urbano, dependiendo del periodo histórico en el que se desarrolle (Liévanos, 2016) (ver figura 2).



Como se observa en la figura no. 2, de acuerdo con lo establecido por Pacione (2005) las tres fases que se presentan se componen de momentos de centralización y descentralización relativa y/o absoluta, cada una de estas etapas se desarrolló en un momento histórico diferenciado por lo que adquieren características únicas:

### 1. Fase uno: urbanización

Esta fase se desarrolla en el periodo de fundación de la ciudad, es la etapa donde se forma y consolida la centralidad, por ello tiene un patrón de centralidad absoluta (AC). El patrón de AC se refiere a aquellos asentamientos que crecen a costa de las actividades agrícolas de las periferias, en estos espacios se concentran todas las actividades económicas, de servicios y localización de vivienda, que existían en la ciudad (Hoyos, 2014).

### 2. Fase dos: Suburbanización

Durante esta etapa se experimenta una Relativa Descentralización (RD), debido a que el anillo urbano (o corona externa) crece a costa del centro histórico, es decir la centralidad deja de ser absoluta y pierde su permanencia, esta es la fase donde inicia la descentralización de algunas actividades como la industria y el

comercio. Así mismo es el inicio de la metropolización de las ciudades (Hoyos, 2014).

### 3. Fase tres: Desurbanización

Esta es la fase de la Absoluta Descentralización (AD), se desarrolla en el último periodo del desarrollo metropolitano de las ciudades, se experimenta un rápido incremento de población, así como una actividad económica de mayor intensidad en el anillo periférico. Las ciudades adquieren una estructura urbana dispersa y policéntrica; efecto del desplazamiento de población y actividades económicas del centro histórico hacia las periferias.

Las nuevas centralidades emergentes en esta etapa, son lugares que poseen la capacidad de destacarse como referencia focal, espacios de concentración, donde convergen distintos tipos de relaciones, que tienden a especializarse para poder competir entre ellos y formando así un sistema de centralidades, que dinamiza el flujo de bienes y personas al interior de las metrópolis (Hoyos, 2014).

Cada una de las fases descritas se basa en los cambios que experimenta la centralidad, ya sea por el desarrollo de las actividades económicas o por el incremento de población, el centro experimenta cambios en su composición y densidad de ocupación. Llega un momento en el que la ciudad no puede contener tantas actividades concentradas en un solo espacio (el centro histórico) y comienza un procesos de desplazamiento de actividades (administrativas, económicas, empleo, infraestructura, vivienda, industria, entre otras) (Sobrino, 2007).

La descentralización de actividades se da en un contexto metropolitano, es en este momento donde se desarrollan aglomeraciones de actividades en puntos clave de las periferias de la ciudad, dichas aglomeraciones se consolidan conformando nuevos centros de comercio y servicios que cumplen un papel fundamental en la dinámica diaria de la ciudad. Este fenómeno ha ido en aumento desde finales del siglo XX hasta hoy y es actualmente la realidad que experimentan de las ciudades (Sobrino, 2007).

### 1.2.2 Teoría de la localización (Von Thünen)

El análisis de Johan Von Thünen (1826) se basó en la observación empírica, su principal interés fue el análisis de los cultivos de agrícolas, así como el efecto que causa en su precio la localización que tienen respecto a una ciudad (considerada como una área concentradora de servicios y comercio) (Chirinos y Díaz: 2007)..

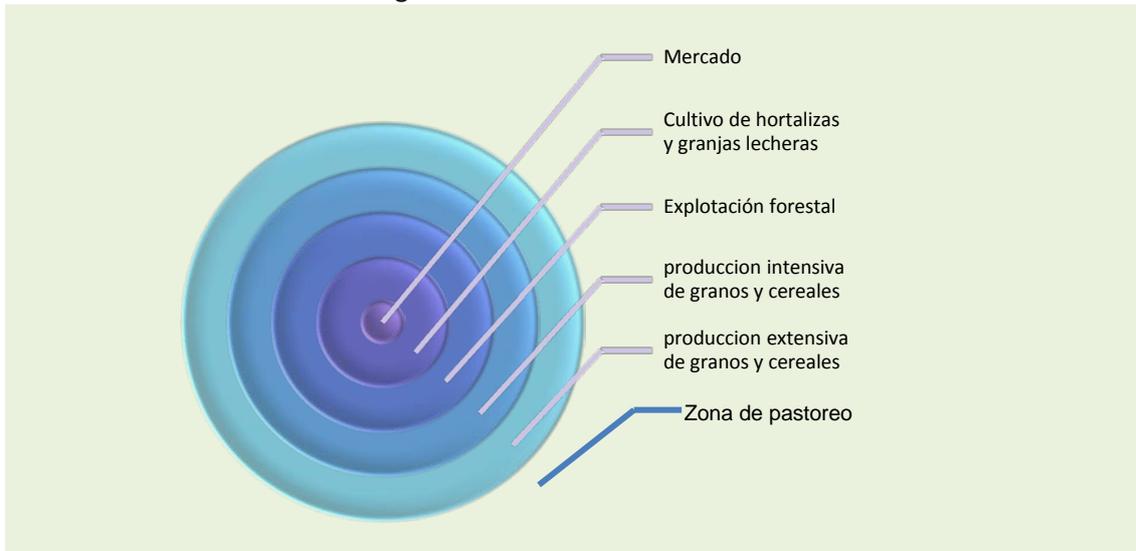
La idea central de esta teoría hace referencia a que el precio de la renta varía de acuerdo a la distancia con el mercado. Von Thünen mostró cómo las personas tratan de satisfacer sus necesidades económicas en un entorno inmediato, esto reduce sus desplazamientos al mínimo, con ello se demostró que la utilización del suelo varía de acuerdo a la posición y cómo ésta influye en el precio del producto por los diferentes costos de transporte que se originan al trasladar el producto (Chirinos y Díaz: 2007).

De acuerdo con Chirinos y Díaz (2007) el planteamiento de esta teoría se basa en las características siguientes:

- Existe un “estado-aislado” ciudad central y área agrícola
- El mercado se ubica en el centro del territorio.
- El medio físico del territorio es homogéneo
- El costo de transporte es proporcional a la distancia recorrida.
- La productividad del trabajo y del capital es igual en todo el territorio
- Costos iguales de producción
- La localización de los cultivos varía de acuerdo a la renta y los productos

En la Figura 3 se puede observar de manera gráfica la aportación de Von Thünen, donde a mayor intensidad de color menor es el gasto de transporte al punto M (mercado) y viceversa a menor intensidad de color el precio de producción del cultivo tiende a ser más barato.

Figura 3: Modelo de Von Thünen



Fuente: elaboración propia con base en Chirinos y Díaz, 2007

Como se observa en la figura no. 3, en este modelo los cultivos tienden a localizarse en forma circular concéntrica en torno a la ciudad, se pueden distinguir 6 zonas:

1. Mercado (centro de la ciudad)
2. Cultivo de hortalizas y granjas lecheras
3. Producción de combustibles (explotación forestal)
4. Cultivo intensivo (producción de granos y cereales)
5. Cultivo extensivo (producción de granos y cereales)
6. Producción granadera (alimento para animales como pasto)

La teoría de localización propuesta por Von Thünen, se basa en el contexto urbano de principios del siglo XIX, este modelo es el primero en considerar al centro de la ciudad como el punto focal y de mayor importancia dentro de la estructura urbana, destaca su cualidad de espacio concentrador económico, a través del mercado, lugar donde se realizan múltiples intercambios de bienes (Chirinos y Diaz, 2007).

En el modelo de Von Thünen (1826), solo existe una centralidad absoluta, que funciona como el origen de la estructura urbana económica, este espacio se consolida como el único centro de la ciudad; también el espacio central actúa, como un mercado de atracción por su jerarquía, consumo e influencia

territorial. De esta forma se resalta a la localización de las actividades económicas, respecto al centro de las ciudades, como factor determinante en el precio del suelo y el tipo de actividad económica que se desarrolla en determinado espacio.

### 1.2.3 Teoría del coste mínimo (Alfred Weber)

En 1909, otro precursor de las teorías de localización fue el alemán Alfred Weber quien también considera el costo de transporte y distancia como las variables más importantes en su modelo, con la diferencia de que su estudio se basa en actividades secundarias, en específico las del sector industrial. Weber reconoce que la localización de las industrias responde a la ubicación de la mano de obra barata, pero supuso que dentro de una región los costos de éste factor eran constantes. Entonces, la característica principal de su modelo se encuentra en un patrón especial de costos fijos y localización de mano de obra. (Chirinos y Díaz, 2007)

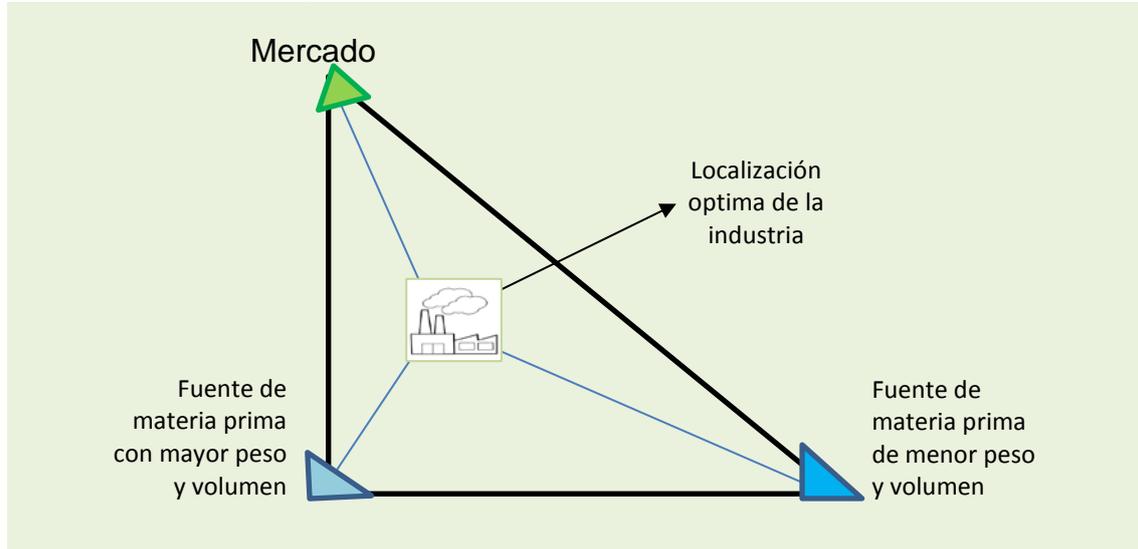
De acuerdo con Chirinos y Díaz (2007) Weber toma en consideración distintos aspectos que influyen en la localización de la industria, los cuales ayudaron a describir su teoría:

1. Existen tres factores determinantes, localización de mano de obra, localización de transporte, fuerzas de aglomeración.
2. Las fuentes de materia prima son lugares limitados que se pueden localizar en lugares fijos o dispersos.
3. Los mercados son puntos fijos en el territorio donde se concentran los consumidores
4. El transporte está disponible en cualquier dirección y los costos de transporte para cada bien son directamente proporcionales a su peso y a la distancia a la cual se transportan.

Al igual que Von Thunen (1826), Weber considera que el espacio es isotrópico, pero con un punto donde se localizan los recursos y uno más donde se concentra el mercado, este último es el lugar más apto para encontrar mano de obra calificada, así como la ventaja de una economía de aglomeración, comercios y

servicio. Si la industria toma en cuenta todos estos factores al determinar su localización alcanzaría una ubicación óptima (Chirinos y Díaz, 2007) (ver figura no. 4).

Figura 4: Modelo de localización de Alfred Weber



Fuente: elaboración propia con base en Chirinos y Díaz, 2007

Como se observa en la figura no. 4 la localización de una industria debe mantener en equilibrio tanto de sus necesidades de materias primas e insumos, como de mano de obra y mercado, esto es plasmado por Weber en la representación gráfica de su modelo del cual podemos destacar su importancia en la geografía urbana ya que dio la pauta para poder explicar el desarrollo urbano basado en el desarrollo industrial de las ciudades (Chirinos y Díaz, 2007).

La teoría de Weber se desarrolló a principios del siglo XX, época en la que la industria adquiría un papel determinante en el desarrollo de las ciudades. Esta teoría destaca el papel de la centralidad como el espacio donde se lleva a cabo el mayor número de intercambios económicos (Mercado), por ello este punto ejerce su influencia en el proceso de localización de las industrias. Si bien a diferencia del modelo de Von Thünen (1826) se considera también la localización de factores como mano de obra y materias primas, en esta teoría la centralidad sigue teniendo una connotación meramente económica, al considerar el centro de la ciudad como el punto de localización del mercado.

#### 1.2.4 Modelo de círculos concéntricos (Ernest W. Burgess)

En 1925, Ernest W. Burgess presenta el modelo de círculos concéntricos, con éste pretende representar el tipo de crecimiento o expansión de las zonas urbanas, lo representó mediante una serie de círculos concéntricos, que designan tanto las zonas sucesivas de expansión urbana como los tipos de áreas diferenciadas en el proceso de expansión. (Flores, 2012)

Este modelo se basa en la idea de que el valor de la tierra es más alto en el centro de un pueblo o ciudad, esto es así porque la competencia es más alta en las partes centrales, por lo que la más alta densidad de edificios se encuentran cerca del Central Business District (CBD), ésta densidad va disminuyendo a medida que se aleja del CBD (Flores, 2012).

De acuerdo con Flores (2012) Burgess se basó en el patrón de ocupación que siguió la ciudad de Chicago al sufrir una intensa migración a principios del siglo XX y cómo este proceso le da un sentido funcional a cada uno de los círculos concéntricos formados en la ciudad. Este modelo está basado en el supuesto de que la estructura de la ciudad comprende 5 anillos concéntricos (ver figura 5):

1. Distrito comercial central: en este círculo se encuentra el mayor aglomerado de comercios y servicios, oficinas gubernamentales, es la sede de oficinas cívicas y espacios culturales. Es el área de mayor accesibilidad en la ciudad por lo que recibe un alto número de visitantes. Además esta área es la que cuenta con el precio más alto del suelo (Flores, 2012).

2. Zona de transición: esta zona es el entorno inmediato del CBD por lo que fue el área donde se alojaron las industrias que se desplazaron del centro a la periferia, es una zona en deterioro y ocupada principalmente por la industria ligera y actividades terciarias. En esta zona la población es heterogénea, es decir se encuentran inmigrantes y residentes mayores (Flores, 2012).

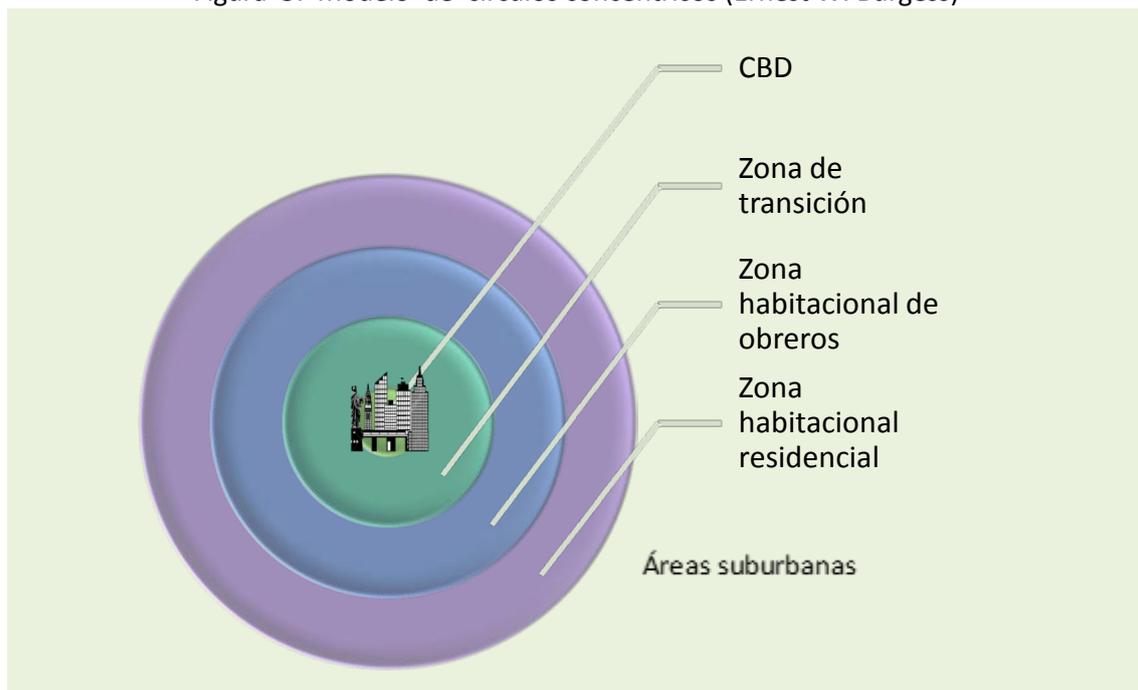
3. Zona de residencia de obreros industriales que han sido desplazados de la zona II, regularmente se encuentran familias de obreros, se puede encontrar pequeño comercio por lo que la zona es relativamente accesible. El precio del suelo es más barato. Mantiene una estrecha relación con la zona dos por la relación entre la población (como obreros) y la zona industrial (Flores, 2012).

4. Zona habitacional residencial: en esta se encuentran viviendas unifamiliares en barrios privilegiados y de acceso restringido, así como departamentos de lujo, en esta zona se pueden encontrar centros comerciales, el dinamismo de esta zona evoca a una versión miniatura del CBD (Flores, 2012).

5. Zona exterior o áreas suburbanas, en estas se encuentran las ciudades satélites, regularmente ocupada por trabajadores pendulares (Flores, 2012).

Este modelo resalta la importancia y la influencia que el centro ejerce sobre las demás áreas de la ciudad, además es el primer modelo que hace referencia a la existencia de un mini centro en la zona cuatro, donde se encuentran las áreas habitacionales residenciales, puesto que tal y como lo describe Burgess en esta área se puede encontrar comercios y servicios similares a los que se ofertan en el CBD (ver figura 3).

Figura 5: Modelo de círculos concéntricos (Ernest W. Burgess)



Fuente: elaboración propia con base en Flores (2012) y Álvarez (2010)

Como se observa en la figura no. 5, la estructura intra-urbana es resultado del crecimiento ecológico de la ciudad y responde a los conceptos de expansión-sucesión, así como a un proceso de concentración y descentralización de actividades. Los grupos sociales y usos territoriales que pueden competir y son

compatibles optan por ocupar lugares centrales, mientras que aquellos que no pueden hacerlo son segregados hacia las zonas más exteriores (Álvarez, 2010).

Esta teoría se basa en un contexto urbano de principios del siglo XX, en la que se destaca la forma una estructura monocéntrica de la ciudad, pese a que se muestran diversas zonas en este modelo de localización solo existe un centro el cual se describe como el concentrador de actividades no solo económicas sino también de actividades económicas, servicios, actividades administrativas y financieras (Álvarez, 2010).

La centralidad o CBD como la denomina Burgess (1925) es el punto de convergencia de múltiples actividades, el punto focal de máxima atracción para el resto del territorio, considerado no solo como centro económico sino como foco social, cultural y administrativo de la vida en la ciudad, este espacio funge como estructurador de toda la ciudad, pues en base a él se organizan los usos de suelo en la ciudad (Flores, 2012).

#### **1.2.5 Teoría de los lugares centrales (Walter Christaller y Lösch).**

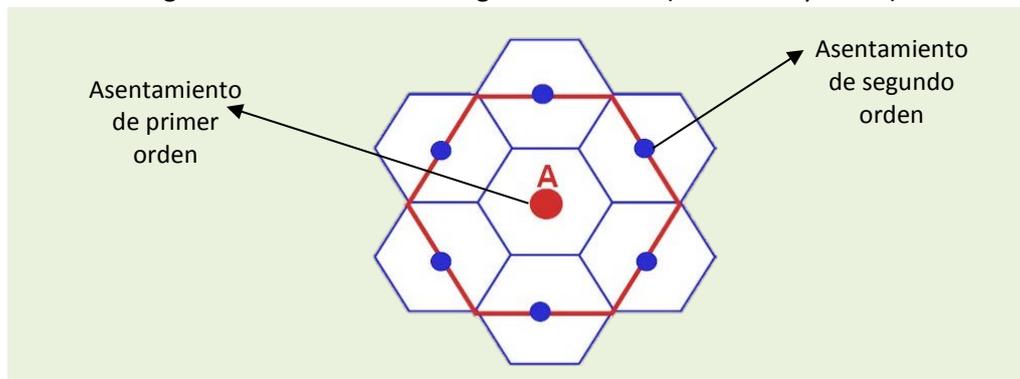
Hoy en día, las actividades terciarias tienden a ocupar los lugares centrales en el espacio, Christaller en 1933 elaboró una teoría que establecía la distribución y jerarquización de los lugares centrales en un espacio isotrópico. Su contribución fue relacionada con la localización de los vendedores en una ciudad cualquiera.

Esta teoría, es la explicación del número, tamaño y distribución espacial de las ciudades, dicho sistema de ciudades es deducido bajo los siguientes supuestos:

1. Existe una superficie homogénea con una densidad demográfica uniforme.
2. Existe un centro urbano donde se intercambian bienes y servicios
3. Toda la población debe ser abastecida con servicios.
4. Existe una única forma de transporte y el precio es proporcional a la distancia

El principal objetivo de esta teoría es establecer como los servicios y bienes ofertados en un territorio se organizan y distribuyen dependiendo de su jerarquía en la dinámica urbana, además se determinó que estos lugares centrales se originan para abastecer los requerimientos de abasto cotidianos. El modelo de Christaller toma la forma de hexágono debido a que considera que es de esa forma en la que los mercados se conectan y mediante la cual el costo de transporte se minimiza, así mismo esta forma mantiene una distribución equilibrada de bienes y servicios (Muños, 2001) (ver figura 6).

Figura no. 6 Modelo de lugares centrales (Christaller y Lösch)



Fuente: elaboración propia con base en (Muños, 2001)

Por su parte Lösch (1933) formaliza el modelo, abandona la idea de que los centros de igual jerarquía desempeñan las mismas funciones y hace referencia a que entre cada punto central existe una especialización productiva, es decir a cada punto le corresponde una jerarquía dependiendo de su influencia y su diversidad (Muños, 2001).

La existencia de diversos centros está determinada por la racionalidad económica tanto de los consumidores que buscan menores precios (lo que los hace considerar aspectos como la distancia, costo de transporte), como de los productores que buscan maximizar su beneficio y compiten teniendo los mismos costos de localización (Muños, 2001).

En esta teoría resalta la función de la centralidad como centro de intercambio (mercado), si bien existen múltiples núcleos o centros, éstos no son considerados como puntos mediante los cuales se estructura la ciudad sino que se consideran como espacios de abasto que acercan la oferta a la demanda. Sin embargo si influyen en la dinámica de la ciudad ya que la población elige entre uno u otro dependiendo de sus necesidades, esta característica es actualmente

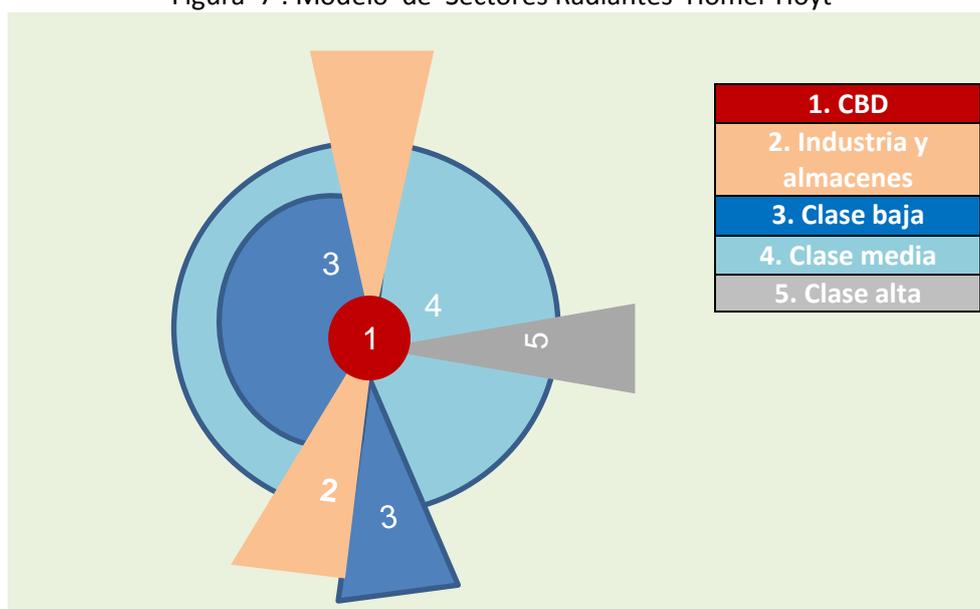
una de las principales distintivos del funcionamiento de las ciudades policéntricas (Garrocho, 2012).

### 1.2.6 Modelo de Sectores Radiales Homer Hoyt

En 1939 Homer Hoyt propuso el modelo de Sectores Radiales, se basó en un análisis de la estructura de la ciudad para entender el desarrollo y cambios en la organización espacial de las actividades económicas de una ciudad industrial.

Para Hoyt (1939) el cambio urbano obedece a una teoría sectorial, es decir la forma de ocupación del suelo se representa mejor por sectores que van del centro hacia la periferia. La ocupación de este espacio depende en gran medida del poder adquisitivo, pese a ello, “la tendencia natural de las áreas de renta elevada es la de desplazarse hacia la periferia, pero sin abandonar el sector en el que primitivamente se localizaba” (Flores, 2012) (ver figura 7).

Figura 7 : Modelo de Sectores Radiales Homer Hoyt



Fuente: elaboración propia con base en Flores, 2012

Como se observa en la figura no. 7, aunque la ciudad tiende a expandirse los barrios de población de alto poder adquisitivo siguen un camino definido, sin perder la conectividad con el centro de la ciudad, mediante las vías de comunicación. Por otro lado los grupos de bajo poder adquisitivo tienen pocas posibilidades de elegir una vivienda por lo que ocupan lugares abandonados por los sectores altos (Pacione, 2009)

Otro factor importante en este modelo es el transporte, ya que a través de él se establece la comunicación entre el centro y la periferia así como entre los diferentes sectores de la ciudad, de acuerdo a este modelo los diferentes sectores en la ciudad se consolidan a partir de las vialidades, puesto que la accesibilidad es un factor determinante en el desarrollo de nuevos sectores. La existencia de vías de comunicación permite la creación de corredores comerciales y de servicios, beneficiando el proceso de expansión de la ciudad así como la accesibilidad a ella (Pacione, 2009).

Este modelo enfatiza el valor de la centralidad como concentrador de funciones administrativas, económicas y financieras, asimismo considera a la centralidad como el principal atractor de población y asentamientos humanos. La centralidad histórica se considera el distribuidor de conexiones que se desarrollan a modo de corredores comerciales, de servicios, y otras actividades que dan paso a la creación de nuevos centros (Garrocho, 2012).

Pese a que el modelo muestra una estructura urbana monocéntrica se puede apreciar en la figura no. 6 que éste es la descripción gráfica de la transición de un modelo monocéntrico a un modelo policéntrico, en él se aprecia como el centro, que no puede contener el número de servicios y actividades que la población demanda, se extiende por medio de corredores de actividad (Garrocho, 2012).

### **1.2.7 Modelo Polinuclear C. Harris y E. Ullman**

La teoría de núcleos múltiples de C. Harris y E. Ullman se desarrolló en 1945 esta teoría se basa en el hecho de que muchas ciudades tienen diversos núcleos que sirven como nodos de crecimiento aglomerante, más que un CBD en torno al cual giran todas las actividades urbanas. Dichos núcleos albergan una actividad en específico y tienen cierta independencia el uno del otro (ver figura 8).

De acuerdo con Márquez (2008) para Harris y Ullman la estructura urbana se desarrolla a partir de núcleos múltiples e intervienen cuatro factores que combinados, motivan el desarrollo de núcleos independientes (ver figura 8):

1. Existen actividades que requieren servicios y una planificación específica

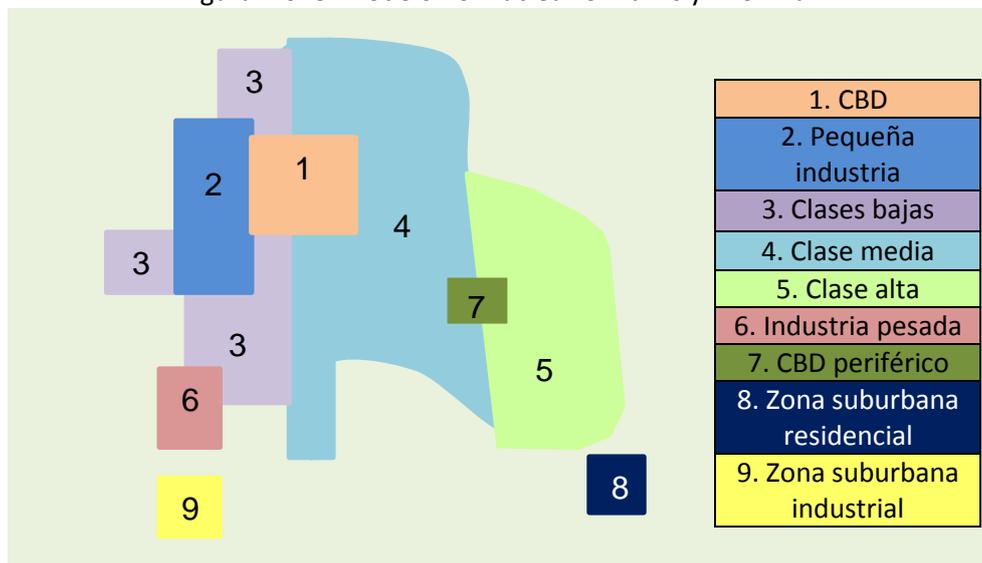
2. Actividades semejantes se agrupan intentando beneficiarse de las economías de aglomeración que generan.

3. Actividades incompatibles se emplazaran guardando cierta distancia

4. Todas las actividades quedan sometidas al proceso de selección espacial que el precio del suelo impone.

Este modelo igual que sus predecesores, refleja la expansión ecológica y en él los autores identifican las áreas homogéneas más comunes, asociando estas a los distintos núcleos múltiples (ver figura no. 8).

Figura no. 8 Modelo Polinuclear C. Harris y E. Ullman



Fuente: elaboración propia con base en Pacione, 2009

La teoría desarrollada por Harris y Ullman se basa en el contexto de mediados del siglo XX, durante esta época muchas de las ciudades europeas experimentaban la conformación de sus metrópolis, en este modelo se muestra una estructura policéntrica en la ciudad, con múltiples núcleos de actividades (actividad económica, habitacional, industrial, de negocios). Se reconoce que cada núcleo tiene diferente jerarquía y el punto de importancia es el centro histórico pues el espacio por excelencia, concentrador de las actividades administrativas y financieras más importantes (Márquez, 2008).

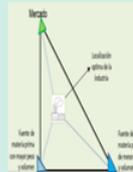
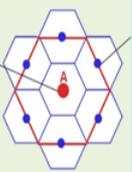
La ciudad en este modelo se presenta conformado por una estructura celular, compuesta por sectores o nuevos centros que coexisten en la ciudad, estos

subcentros funcionan de manera interconectada entre sí y generalmente se especializan en una actividad. Esta es la realidad de muchas de las ciudades en la actualidad y las nuevas centralidades, crecen en torno a focos de reciente actividad ya sean aeropuertos, centros comerciales, zonas industriales, centros culturales y de ocio, entre otros (Márquez, 2008).

**En este capítulo** se retomaron las ideas de varios autores destacando el contexto histórico del papel de las centralidades en la ciudad, así como el proceso de aparición de las nuevas centralidades y como la ciudad pasó de una estructura urbana monocéntrica a una estructura policéntrica. Así mismo se destaca el papel transformador de las centralidades y cómo es que éstas influyen en la configuración de su entorno inmediato. Todo lo anterior es posible retomarlo para el estudio de nuevos centros, siempre y cuando se adecue y tomen en consideración las características particulares de cada territorio.

En el estudio de las nuevas centralidades es necesario evocar a los modelos de localización debido a que en ellos encontramos la fundamentación teórica del papel que juegan las centralidades en la estructura urbana, cada teoría destaca diferentes características de la centralidad debido a que éstas fueron desarrolladas en épocas históricas disimiles (ver Tabla no. 1.1).

Tabla no. 1.1 ; comparación de las teorías de localización

	Enfoques de perspectiva económica			Enfoques de perspectiva territorial		
Título	Teoría de la localización	Teoría del coste mínimo	Teoría de los lugares centrales	Teoría de los círculos concéntricos	Teoría del crecimiento sectorial	Teoría de los núcleos múltiples
Autor	Von Thünen	Weber	Christaller y Lösch	Burgess	Homer Hoyt	Harris y Ullman
Centralidad						
Enfoque	Agrícola	Industrial	Económico Regional	Interurbano	Interurbano	Interurbano
Características de la centralidad	Se considera como centro de comercialización y consumo, influye en precio del suelo y del transporte	Se considera como centro de comercialización y consumo, influye en precio del suelo y transporte	Los diversos centros se consideran lugares de intercambio económico, distribución, se organizan de acuerdo un orden jerárquico, cubren necesidades de abasto	Es considerado como el concentrador de actividades principalmente Administrativas y financieras	El centro histórico se expande por la ciudad a través de corredores, especializados en diferentes actividades, funcionalidad territorial	Poli centrismo, núcleos de actividad especializados e interconectados

Fuente: elaboración propia

Por un lado los modelos desarrollados por Von Thünen (1826), Weber (1909) y Christaller (1933) muestran una estructura urbana monocéntrica con un enfoque económico, donde la existencia del único centro actúa como el estructurador urbano, estos modelos suponen que el centro influye en la localización de las actividades económicas como la industria y la agricultura, principalmente por que se buscan beneficios como la accesibilidad de mano de obra y materias primas, así como una distancia rentable hacia el centro de la ciudad.

Por su parte los modelos desarrollados por Burgess (1925), Hoyt (1939) y Harris y Ullman (1945) exponen la existencia de una estructura urbana policéntrica, donde existen múltiples nodos centrales en una ciudad que concentra diversas actividades como: comercio, servicios, industria y actividades gubernamentales, nuevos centros conviven a través de la competencia y complementariedad.

Estas teorías no nos permiten explicar la realidad actual de las ciudades y la de nuestro objeto de estudio, sin embargo si son importantes puesto que muestran cual ha sido la evolución de la centralidad desde principios del siglo XIX hasta mediados del siglo XX, así mismo nos permiten visualizar cual es el papel que jugó la centralidad en la configuración del territorio desde diversas perspectivas (económica y territorial).

Respecto a la configuración policéntrica, la cual solo se presenta en una dinámica metropolitana, surge cuando la ciudad comienza a adquirir un nuevo sentido a partir de los procesos económicos, políticos y sociales. De modo que como lo plantea Conti (2002), se ha venido reconfigurando la estructuración del espacio, a partir de una lógica de una estructura económica e institucional marcada por rígidas contraposiciones de jerarquía de centros en las periferias.

De acuerdo con la teoría del ciclo de vida urbano, el proceso de desarrollo y crecimiento de las ciudades está conformado por diversas etapas (etapa de urbanización, suburbanización, desurbanización), cada una de ellas describe su proceso de transformación y cómo se ha ido expandiendo a través del territorio (Pacione; 2005).

Pero es en la etapa de suburbanización en la que, las ciudades alcanzan un nivel de crecimiento máximo, pues su crecimiento rebasa sus límites administrativos,

originado la formación de nodos de actividad en las áreas limítrofes de las ciudades (dichos nodos surgen como necesidad de la oferta de cubrir la demanda originada en esas zonas). Este fenómeno es nombrado por la teoría del CVU como policentrismo y hace referencia a la existencia de distintos nodos o centros mediante los cuales la ciudad sigue su proceso de expansión (Pacione; 2005).

A partir de ello y de acuerdo con otras perspectivas teórico-conceptuales cada centro originado en las áreas limítrofes de las ciudades es denominado nuevo centro o subcentro, éstos se pueden distinguir de los centralidades tradicionales principalmente porque no tienen un carácter histórico o fundacional y no suelen contener las principales sedes de gobierno (palacio de gobierno), además se ubican en puntos estratégicos de la ciudad y no coinciden con los centros tradicionales. (Tapia, 2003).

En este estudio se retoma el concepto de policentrismo para explicar la nueva realidad urbana, dada desde finales del siglo XX, de la Zona Metropolitana de Toluca. Así como determinar cuál es la estructura territorial actual de la metrópolis, además este recorrido teórico permite sentar las bases sobre las características que se tomaran en cuenta para la consideración de la existencia o no de una nueva centralidad en las delegaciones Independencia, La maquinita y San Lorenzo Tepatlán.

# **Capítulo 2: NUEVAS CENTRALIDADES EN CUATRO CIUDADES LATINOAMERICANAS**

El propósito del presente capítulo es identificar cuál fue el proceso de conformación y transformación de las nuevas centralidades en un contexto Latinoamericano. En este apartado se exponen aquellos fenómenos y dinámicas que permitieron la transición de las ciudades de Lima, Quito, Buenos Aires y Ciudad de México, de una estructura monocéntrica a otra de tipo policéntrica.

Así mismo se pretende explicar cómo el proceso de configuración metropolitana en distintas ciudades, aporta una explicación respecto al surgimiento de las nuevas centralidades, la relocalización de las actividades, su articulación y funcionalidad. Todo esto para entender cómo se han dado estos procesos en ciudades que se desarrollaron de forma similar al caso de estudio y cuáles son las variables que se han tomado en cuenta para determinar la existencia de una estructura policéntrica y la jerarquía entre sus nuevos centros.

Tomando en cuenta lo anterior, este capítulo se divide en tres secciones que tienen que ver con el proceso de desarrollo y transformación de las centralidades en ciudades latinoamericanas:

En la primera sección se muestra cuál fue el proceso de transformación de las centralidades en conjunto con el proceso de desarrollo urbano y el momento histórico en que las ciudades pasan de una estructura monocéntrica a una policéntrica.

La segunda sección hace referencia a los casos específicos de las ciudades de Lima, Quito, Buenos Aires y Ciudad de México, en esta parte se muestra cómo en estas ciudades se transformaron de monocéntricas a policéntricas y cuál fue el proceso de desarrollo de sus centralidades, además se destaca cuáles fueron las variables de estudio sobre las que se basaron los diferentes autores para determinar la existencia de nuevos centros.

Finalmente la tercera parte muestra una comparación entre los casos de estudio para determinar cuáles son las variables más recurrentes en el estudio de las nuevas centralidades y cómo se pueden retomar para el caso de estudio de este trabajo.

## **2.1 Etapas de transformación de las centralidades latinoamericanas**

La morfología de las ciudades Latinoamericanas se ha desarrollado de manera similar, una de sus características principales es el crecimiento a partir de un esquema concéntrico, generalmente este modelo espacial de desarrollo urbano se da a partir de una plaza, donde se concentran las sedes gubernamentales, económicas (bancos), religiosas y culturales, en base a esta se configuran la traza urbana (manzanas, colonia, etc.) y las vialidades de la ciudad (sistema de calles) (Gutiérrez, 1990).

El proceso de desarrollo urbano de América Latina ha ido evolucionando desde la conquista europea hasta la actualidad, pasando por diferentes etapas donde se ha visto afectado por factores tanto políticos y económicos como sociales, en este proceso podemos distinguir cuatro etapas (Borsdorf: 2003):

1) Esta primera etapa se desarrolló durante el periodo colonial (abarca de 1500 a 1820), donde las ciudades se encontraban regidas por las leyes de Indias que regulaban la estructura social, política, urbana y económica. En el ámbito urbano la legislación regulaba los patrones de asentamiento de la población ubicando a las clases altas al redero de la plaza central y a las clases bajas en las áreas más alejadas de ésta (Borsdorf: 2003).

Las condiciones básicas de la formación de la ciudad colonial fueron su orientación hacia un solo centro (plaza), un desarrollo lento, causado por el

crecimiento natural, una orientación económica de la colonia basada en la explotación de recursos naturales y una sociedad estable pre-industrial colonial. En esta fase la estructura urbana de las ciudades de América latina era monocéntrica absoluta de morfología compacta, es decir existía un solo centro, éste era el origen y la estructura de toda la ciudad (ver figura 9) (Borsdorf: 2003).

2) La segunda fase de este periodo, abarca de 1820 a 1920: se caracterizó por el crecimiento de los sectores de la clase alta, que se orientó hacia las vialidades principales, además se desarrollaron de las primeras zonas industriales, establecidas cerca de las líneas ferroviarias que conectaban la ciudad con el resto de cada país. Hasta 1920 la industrialización no estaba muy desarrollada, dado que las economías nacionales permanecían ancladas todavía en la exportación de productos agrícolas y recursos minerales. Sin embargo, los primeros barrios obreros se desarrollaron en las casas abandonadas por la clase alta, bajo la forma de conventillos, tugurios o vecindades (Borsdorf: 2003).

Durante esta fase el desarrollo sectorial rompe la estructura circular de la ciudad colonial, donde el centro pasa de ser un centro administrativo (en la época colonial) a un centro comercial. A esta estructura morfológica de la ciudad se le conoce como “ciudad sectorial” durante esta fase los espacios centrales se expanden, sin embargo la ciudad conserva su carácter de compacta y monocéntrica (Borsdorf: 2003).

3) La tercera fase de configuración de las ciudades latinoamericanas se desarrolló de 1920 a 1970, durante este periodo inicia el proceso de rompimiento de la estructura monocéntrica y compacta de la ciudad colonial, el principal motor de desarrollo urbano y la estructuración en esta época fue la industrialización, el poder estatal en la economía, la planificación y el éxodo rural que produjo un rápido crecimiento de la población urbana a través de flujos migratorios internos (Borsdorf: 2003).

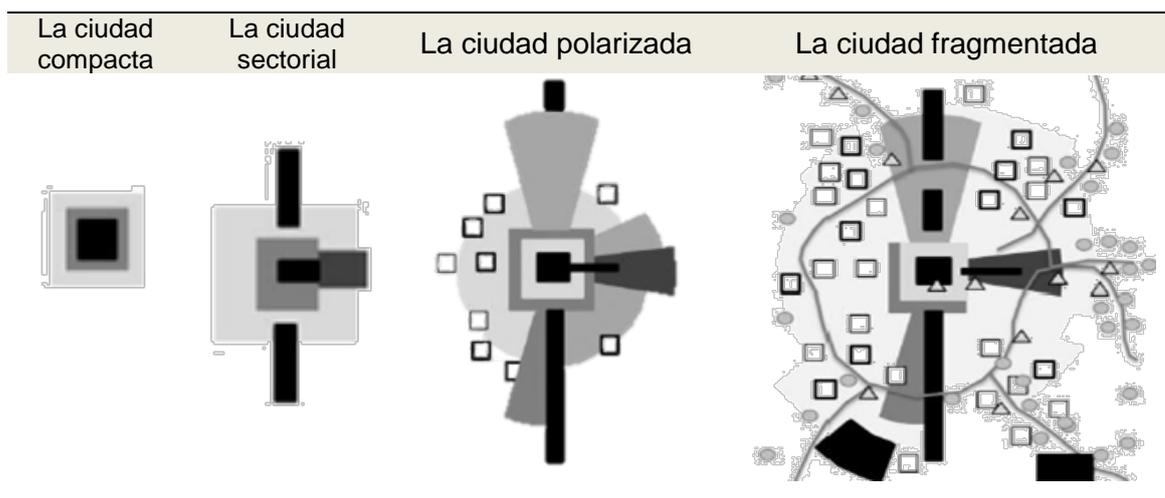
La polarización fue el principal factor de estructuración espacial, seguido del crecimiento celular fuera del perímetro urbano. Esto último se da a partir de que el centro se expande de forma lineal por las vialidades principales que conecta la centralidad con la periferia, seguido de procesos de crecimiento poblacional y

urbano extensivo así como por la diversificación de la centralidad urbana. A esta estructura morfológica de la ciudad se le denominó como “ciudad polarizada” (ver figura 9) (Borsdorf: 2003).

4) La cuarta fase se desarrolló entre 1970 y hasta principios del siglo XX, el principio de esta fase se caracteriza por la libre distribución de zonas industriales, la localización de centros comerciales en toda la ciudad, orientados a las autopistas interurbanas y aeropuertos, así como por el desplazamiento de las elites hacia las periferias, el deterioro de los centros tradicionales, la consolidación de las nuevas centralidades urbanas como espacios con diferente naturaleza y jerarquía cada vez más diferenciada, en contra parte de la ciudad central que presenta una tendencia a la especialización con actividades comerciales, gubernamentales, servicios administrativos y financieros (Borsdorf: 2003).

Es en esta etapa cuando las ciudades de América Latina inicia un procesos de reconfiguración espacial caracterizado, como ya se mencionó, por dinámicas de expansión que rompen de forma definitiva con el modelo monocéntrico compacto de la ciudad, dando paso a la dinámica de expansión fragmentada, polifuncional y difusa (ver figura 9) (Borsdorf: 2003).

Figura 9 proceso de desarrollo urbano y configuración de la centralidad



Fuente: Alex Borsdorf (2003)

Como se observa en la figura 9 el proceso de estructuración de las ciudades latinoamericanas se ha ido complejizando desde la ciudad compacta donde solo

existía el punto origen de la ciudad hasta la ciudad fragmentada, que es tal cual la conocemos hoy. Estos procesos de estructuración han sido resultado de múltiples dinámicas entre ellas las más importantes son el crecimiento demográfico y la evolución de las actividades económicas aunado al fenómeno de la globalización (Janoschka, 2002).

La conjugación de estos tres factores permitió la transición de una estructura mono céntrica compacta a una de tipo fragmentada y policéntrica, debido principalmente a la reestructuración económica de los mercados, la cual se presentan como nuevas formas urbanas comerciales, también llamadas malls, supermercados, se distinguen por ser concentraciones de consumo y compras, estas formas de comercio propiciaron la aparición de nuevos núcleos de servicio que más tarde se convertirían en nuevos centros (Janoschka, 2002).

Las nuevas centralidades se establecen en las periferias, con el objetivo de recrear un nuevo centro a través de escenarios tematizados, estos espacios urbanos representan un lugar de consumo y esparcimiento en las metrópolis latinoamericanas actuales (Janoschka, 2002).

## **2.2 Estudios de caso: proceso de conformación policéntrica**

Durante las últimas décadas del siglo XX y las primeras de este siglo las ciudades se han visto inmersas en una estructura urbana policéntrica, este fenómeno es posible observarlo en diversos casos de ciudades en América Latina, tal es el caso de; Lima, Quito, Buenos Aires y Ciudad de México, ciudades en las que ha estudiado este proceso de transición de una ciudad monocéntrica a una policéntrica, los diversos estudios indagan en el funcionamiento policéntrico y jerárquico de las centralidades..

El análisis de estos casos de referencia, buscan establecer comparaciones y hallazgos en la medición del policentrismo en el siglo XXI, a partir de diversas metodologías y tipologías de análisis.

### 2.2.1 Lima, Perú: Un análisis a partir de la localización del empleo

En las últimas décadas del siglo XX Lima experimentó importantes transformaciones urbanas pues pasó de ser una ciudad monocéntrica a una ciudad policéntrica, durante 1980 y 1990 esta ciudad experimentó una reestructuración del espacio urbano debido al surgimiento de diversos nodos centrales en la periferia de la ciudad, estos nodos centrales fueron absorbiendo ciertas funciones económicas y algunos otros absorbieron actividades de servicios tanto públicos como privados, (Gonzales y Pozo, 2012) lo cual llevó a la consolidación de éstos nodos como nuevas centralidades de la zona metropolitana de Lima.

Estas centralidades, a diferencia del centro histórico, adquirieron con el paso del tiempo una especialización, es decir cada centralidad tomó un rol específico dentro de la zona metropolitana, de esta forma se permitió eficientar la ocupación del espacio y dinamizar el funcionamiento de la ciudad (Gonzales y Pozo, 2012).

El proceso de estructuración urbana fue impulsado por el gobierno peruano mediante una reforma que se dio a finales de los años cincuenta y principios de los sesenta del siglo pasado. Estas reformas fueron implantadas por el Programa de Ajuste Estructural y consistieron en cambiar, de manera radical, la estrategia de crecimiento de la economía y lograr la reinserción de Perú en el Sistema Financiero Internacional con el fin de recibir nuevos créditos e inversiones (Gonzales y Pozo, 2012).

Dentro de los principales componentes de la reforma estructural se encuentran la eliminación de las restricciones a las importaciones, la privatización y reestructuración de diversas instituciones financieras, la eliminación de los instrumentos arancelarios (licencias y prohibiciones), así como la definición de contratos de naturaleza temporal y sistema de contratación de mano de obra (Pasco-Font y Saavedra, 2001 en Gonzales y Pozo, 2012).

Las acciones impulsadas por la reforma estructural originaron el cambio de localización del empleo y la producción en la ciudad de Lima desplazándolos del centro tradicional hacia la periferia, provocando así el surgimiento de nuevos

centros que integraron los mercados de trabajo, vivienda y adquirieron funciones residenciales y productivas interdependientes, mejorando la eficiencia económica de la ciudad (Gonzales y Pozo, 2012).

La conformación de nuevos centros en la zona metropolitana de Lima impulsó la eficiente ocupación del espacio urbano, debido a que la desconcentración de las actividades económicas y la vivienda permitió un uso del espacio más intensivo, además se creó un ajuste del sistema de transportes y, en consecuencia, una reducción de los costos de desplazamiento a los centros de empleo, así como el surgimiento de nuevas economías de aglomeración en diferentes puntos de la ciudad (Gonzales y Pozo, 2012).

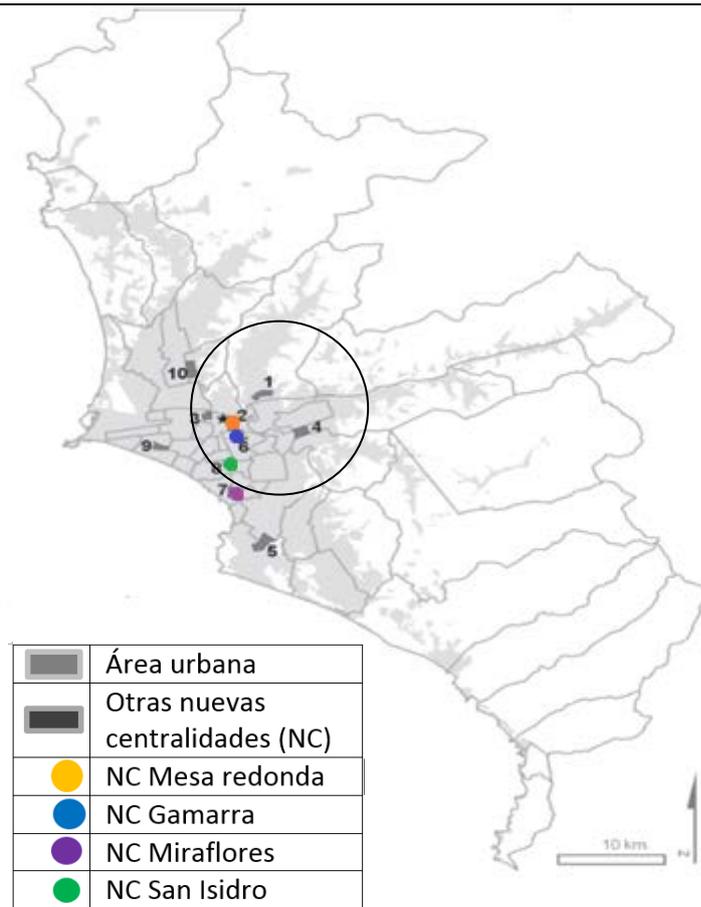
El caso de Lima expone la presencia de nuevas centralidades mediante la localización de los negocios y de la actividad laboral, así como una jerarquización de las centralidades en función de la influencia que ejercieron sobre las distintas actividades en el entorno urbano

De acuerdo con Gonzáles y Pozo (2012) las aglomeraciones que fueron consideradas como nuevos centros de empleo en Lima deberían cumplir con los siguientes criterios:

- Tener una densidad Bruta de Empleo superior a la de las zonas adyacentes
- Contar al menos con 10,000 empleados.
- Presencia de zonas contiguas con densidad bruta de empleo mayor a un valor crítico de 4.5 empleados/ha.
- Disponer de una densidad bruta de empleo superior o igual al promedio de la zona Metropolitana.
- Nivel de empleo superior o igual al 1% del total de la zona Metropolitana.

Estos criterios permitieron identificar las áreas de ubicación de las nuevas centralidades y jerarquizarlas de acuerdo a su extensión y su nivel de concentración de actividades económicas.

Figura 10 Nuevas centralidades de Lima metropolitana



Fuente: INEI (2009), en Gonzales y Pozo, 2012

Como se observa en la imagen anterior, en el área metropolitana de Lima se pudieron identificar diez nodos centrales de los cuales cuatro fueron los más importantes en cuanto a la concentración de actividades y su extensión: San Isidro (ubicado en el mapa como No. 8), Miraflores (con el No. 7), Mesa Redonda (como No. 2) y Gamarra (como No. 6).

De estas cuatro centralidades la más alejada del centro histórico es Miraflores ubicada a una distancia aproximada de 10 kilómetros, mientras que San Isidro, Gamarra y Mesa Redonda, se encuentran concentrados dentro de un radio de 7.8 km del centro (Gonzales y Pozo, 2012) (ver Imagen figura 10).

Estos cuatro nuevos centros se localizan en un espacio relativamente cercano al centro histórico, por lo que conforman una estructura urbana policéntrica en la que predomina el papel del área central como nodo multifuncional y donde cada

nueva centralidad cuenta con funciones urbanas especializadas, que juegan un papel diferente al del centro histórico pero igualmente importante en la dinámica metropolitana (Gonzales y Pozo, 2012).

Los rasgos distintivos de cada uno de estos centros se basan fundamentalmente en las características de las actividades y la densidad del empleo que se presenta en cada uno de ellos.

Por un lado San Isidro, considerado el más importante en términos económicos y residenciales, cuenta con una densidad promedio de 530 empleados por hectárea, se consolidó como centro financiero, en él se encuentran instaladas más de 100 instituciones públicas y privadas de gran escala, alberga a las grandes sedes de empresas nacionales y transnacionales, así como los bancos más importantes de Perú, y en él se ubican las zonas habitacionales de mayor costo (Gonzales y Pozo, 2012).

Por su parte, Gamarra se consolidó como un centro comercial y como el segundo más importante de Lima en términos económicos, con una densidad de 435 empleados por hectárea. En esta centralidad se instalaron diversas empresas pequeñas de confección, consolidando así un centro industrial y comercial, inicialmente informal, con gran capacidad de organización y competitividad lo cual lo impulsó lentamente a formalizarse (Gonzales y Pozo, 2012).

Mientras que Miraflores se consolidó como un centro comercial y como el tercero en importancia debido a que cuenta con 383 empleados por hectárea, se caracteriza por ser un centro turístico y hotelero donde se ofertan servicios como bienes raíces, servicios legales locales, así como servicios públicos relacionados con la cultura, así como por la presencia de zonas residenciales de clase media (Arroyo y Romero, 2008 en Gonzales y Pozo, 2012).

El caso de Lima puede explicarse mediante el modelo de núcleos múltiples de Harris y Ullman (1945), este modelo sugiere que el centro histórico no es el único elemento organizador de la estructura urbana de la ciudad y que existen distintos núcleos que conforman la estructura de la ciudad. Esto ocurrió en el caso de Lima pues dentro de la zona metropolitana el centro histórico conservó su valor

por ser el centro administrativo y donde se concentran los poderes del Estado pero las nuevas centralidades adquirieron gran importancia por la concentración de servicios y por el nivel de influencia que generaron.

Otro de los principios de este modelo hace referencia a que las actividades semejantes se agrupan para beneficiarse de las economías de aglomeración, lo cual ocurrió en Lima donde las actividades industriales se aglomeraron en un punto de la ciudad consolidando un nuevo centro así como las actividades comerciales y las financieras.

El modelo de los núcleos múltiples también sugiere que determinadas actividades son incompatibles por lo que tienden a guardar cierta distancia, esto se ve reflejado en el caso de Lima, ejemplo de ello es la localización de las actividades industriales y la localización de zonas residenciales de clases altas que se encuentran ubicadas en distintos puntos de la ciudad, por una parte se encuentra el centro comercial e industrial Gamarra que alberga a las clases sociales más bajas y por otra parte se encuentra San Isidro un centro financiero que aloja a las clases sociales de mayor poder adquisitivo.

El caso de la zona metropolitana de Lima pone en evidencia la forma en la que la aparición de nuevas centralidades reorganizó las actividades económicas y la estructura espacial en la zona metropolitana, la cual adquiere un carácter policéntrico a partir de la consolidación de sus nuevos centros, los cuales, además, influyeron de manera decisiva sobre la localización residencial, de los negocios y de la actividad laboral.

### **2.2.2 Quito, Ecuador: Las nuevas centralidades urbanas del Distrito Metropolitano De Quito**

De manera similar a lo ocurrido en Lima, la zona metropolitana de Quito sufrió distintos cambios durante los últimos años de la década pasada, uno de los más significativos se encuentra dentro del ámbito territorial pues pasó de ser una ciudad monocéntrica a una policéntrica, debido principalmente al rápido crecimiento poblacional, la constante urbanización, y la instalación de grandes empresas industriales y de exportación, que debilitaron las actividades agrícolas

e impulsaron la migración campo-ciudad por el gran número de empleos que ofertaban estas industrias así como por la concentración de servicios en la ciudad. Estos cambios provocaron la rápida expansión de la ciudad y la conformación de nuevas centralidades en la periferia que complementaron el funcionamiento del centro tradicional. (Mena, 2008).

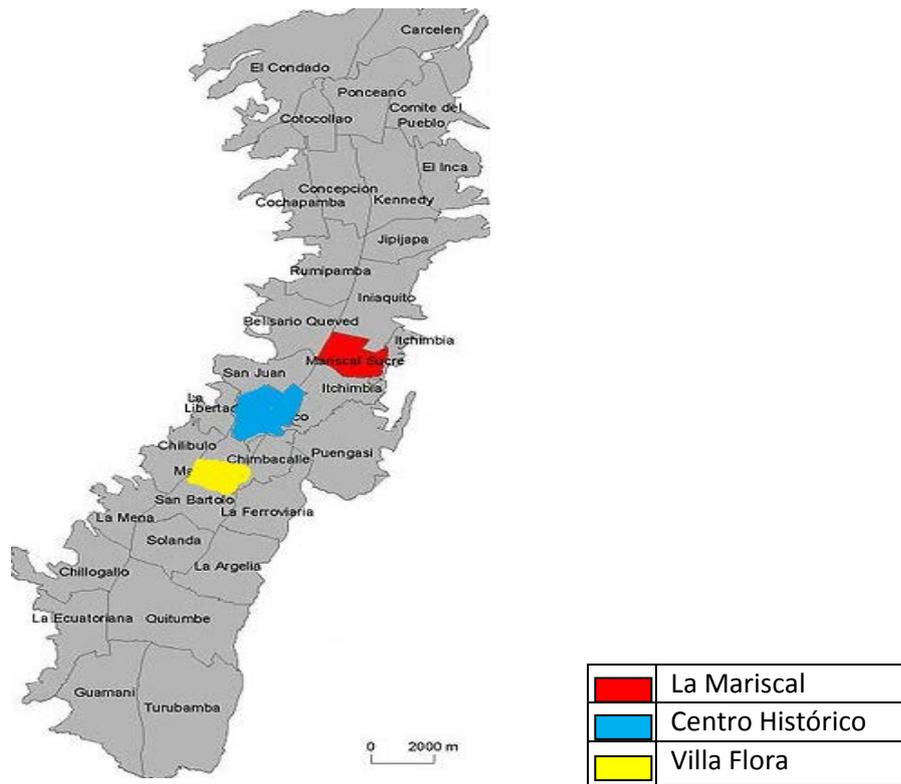
Por su parte el acelerado crecimiento poblacional provocó un nuevo proceso de ocupación del suelo que consistió, por una parte, en la especulación que dirigió la ocupación hacia el norte de la ciudad, y por otra en la ocupación informal de las periferias que se presentó principalmente en el sur-occidente de la ciudad. (Mena, 2008).

En este contexto en la ciudad de Quito se comenzó a consolidar una estructura urbana policéntrica, impulsada no como una estrategia de descongestión de la ciudad, sino como respuestas a la dinámica económica del sector terciario, fundamentalmente debido al desarrollo de las actividades comerciales y de servicios a través del establecimiento de los primeros centros comerciales y la desconcentración de servicios financieros ubicados en la zona norte y sur de la ciudad, especialmente en los barrios de la Mariscal y La Villa Flora donde se fueron instalando servicios de carácter central mismos que complementaron las funciones de centralidad tradicional y comercial del centro histórico

Hasta la década de los años cincuenta, en el centro histórico de Quito se concentraban todas las actividades político-administrativas, religiosas así como actividades financieras culturales y oferta de servicios, pero a partir de los sesenta se presentó una desconcentración, de distintas actividades económicas (principalmente las comerciales), impulsada por el cambio de usos de suelo y el aumento en la movilidad (Carrión, 1987 en Mena, 2008).

De esta forma, el Centro Histórico mantiene su importancia en la ciudad, albergando a las instituciones más importantes del gobierno local, regional y nacional, mientras que otros servicios e instituciones gubernamentales se reubicaron en distintas zonas de la metrópoli en particular en la Mariscal y Villa Flora, donde posteriormente conformarían las nuevas centralidades.

Figura 11 Nuevas centralidades de la Zona Metropolitana de Quito



Fuente: D'Ercole y Metzger, "Los lugares esencia les del Distrito Metropolitano de Quito", 2002 en Mena, 2008:24

Como se observa en la figura 11, en la zona metropolitana de Quito se crearon estas dos nuevas centralidades en torno al centro histórico, por un lado La Mariscal ubicada al norte de éste y por otra parte La Villa Flora ubicada al sur.

La Mariscal permaneció como un sector estrictamente residencial hasta la década de los 20 cuando a partir de la instalación del tranvía se empezaron a construir los primeros locales comerciales que brindaban servicio a los usuarios, y posteriormente fueron creciendo hasta convertirse en importantes centros comerciales (Mena, 2008).

Este barrio creció y se consolidó durante la segunda parte de los años cincuenta como un nuevo centro residencial y de negocios debido principalmente a dos factores, el primero se refiere al movimiento de la población desde el centro histórico hacia la zona norte y el cambio de usos de suelo que pasó de ser agrícola a residencial, y el segundo se refiere al establecimiento de instituciones financieras y comercios de lujo (Mena, 2008).

Durante la década de los 60 y 70 se instalaron los primeros autoservicios de la ciudad en la Mariscal este hecho impulsó la especialización comercial de este barrio y a partir de la década de los 90 se consolida como una zona comercial formal, donde se empiezan a construir edificios de corte moderno que albergaban las oficinas de importantes empresas financieras así como importantes oficinas de gobierno Actualmente esta zona es uno de los principales destinos turísticos donde se encuentran instaurados un alto porcentaje de hoteles y establecimientos comerciales de ocio y servicios (Mena, 2008).

La Villa flora ubicada al sur se caracterizó por la presencia de barrios populares y consolidó su uso residencial en los años 1950 cuando su población incrementó principalmente por el proceso de inmigración del campo a la ciudad, sus habitantes eran esencialmente obreros de las industrias instaladas en la zona (Mena, 2008).

A mitad de la década de los noventa se construyó un importante centro comercial así como una estación del trolebús, este hecho produjo una activación de la actividad comercial en la zona sur, además contribuyó a la instalación de negocios más pequeños, esto incrementó la dinámica de movilidad favoreciendo la implementación de equipamiento y la accesibilidad hacia esta parte de la zona metropolitana (Mena, 2008).

Además a partir de los 90 se instalaron empresas financieras de gran prestigio que permitieron captar el interés del gobierno para impulsar este punto de la ciudad como centro de encuentro social y económico que promovieron la consolidación de esta zona como una nueva centralidad (Mena, 2008).

Del mismo modo que en el caso de Lima, el modelo de los núcleos múltiples de Harris y Ullman (1945) explica lo que ocurrió en Quito en las dos últimas décadas del siglo XX pues estas ciudades experimentaron el cambio de una ciudad monocéntrica a una policéntrica.

Como lo sugiere este modelo los núcleos pueden surgir tanto de la urbanización como de las economías externas, esto pasó en Quito pues debido a la urbanización que surgió tanto en el sur como en el norte de la zona metropolitana

se fueron incorporando nuevas actividades económicas que complementaron el funcionamiento del entorno urbano y dotaron de servicios a estas zonas de la ciudad.

Otro aspecto en el que coinciden Quito y Lima con el modelo de los núcleos múltiples se refiere a que algunas actividades unen a otras, por ejemplo casas de alta calidad no suelen surgir cerca de zonas industriales, y otras actividades no pueden pagar los altos costos de los lugares más convenientes, tal y como se describió en el caso del distrito Metropolitano de Quito y en el caso de Lima donde los obreros se asentaban cerca de la industria donde la renta del suelo era más baja.

### **2.2.3 Buenos Aires, Argentina: Nuevas centralidades del ocio y el consumo**

Al igual que en el caso de Quito, en Buenos Aires las transformaciones económicas y sociales de las últimas dos décadas del siglo XX contribuyeron al cambio de su estructura urbana, debido principalmente a la concentración de inversiones en el sector comercial e inmobiliario en ciertos puntos del territorio, donde posteriormente se desencadenaron dinámicas de expansión y concentración de población que contribuyeron a la conformación de nuevos centros en la ciudad (Vecslir, 2011).

Uno de los factores que favorecieron con la reestructuración urbana, fue la migración, pues durante la década de los ochenta la ciudad de Buenos Aires se convirtió en un foco de atracción para los migrantes por la intensa actividad industrial, dichas industrias se instalaron a lo largo de las vialidades principales y posteriormente se crearon barrios de obreros, que al no poder pagar los altos costos de renta y transporte en el centro, optaron por instalarse en zonas más cercanas a su lugar de trabajo, donde era posible acceder a una vivienda de menor costo y reducir los gastos por transporte (Vecslir, 2011).

La intensificación de la migración entre la década de los setentas y ochentas causó un incremento poblacional que condujo al comienzo de un acelerado proceso de urbanización y por ende una transformación del espacio urbano (Vecslir, 2011).

A partir de los noventa se produce un cambio significativo en los patrones de urbanización, debido a la intervención de desarrolladores inmobiliarios y los sectores de altos ingresos que optaban por construir barrios cerrados en las periferias de la ciudad, este hecho impulsó un rediseño y ampliación de las vialidades, además provocó que se modificara la lógica de localización de algunos servicios como oficinas, sedes de empresa, bancos, hotelería, centros comerciales etc. así como equipamiento público y privado (Vecslir, 2011).

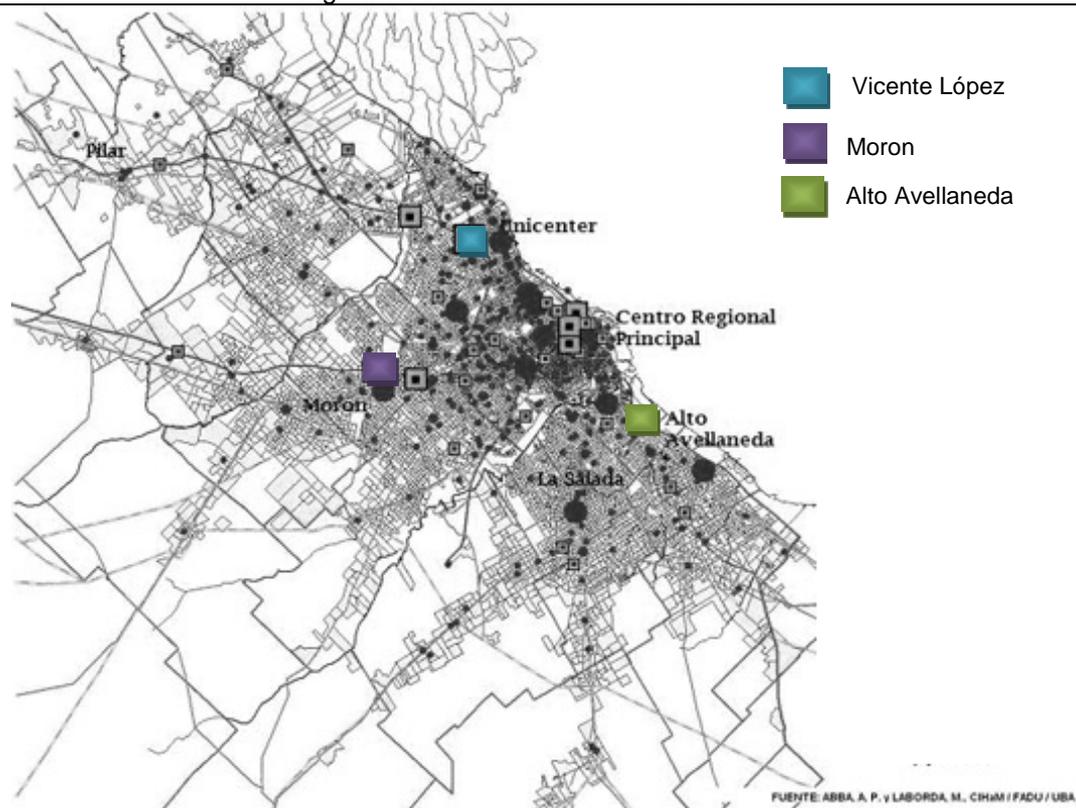
De esta época data la aparición en la región metropolitana de más de 300 proyectos de urbanizaciones privadas concentrados predominantemente en los corredores norte y noroeste de la metrópoli, la localización de las zonas habitacionales trajo consigo la instalación de grandes superficies destinadas a usos comerciales y de servicio, que aumentaron la dinámica de movilidad hacia estas zonas (Vecslir, 2011).

Dentro de esta nueva estructura urbana las superficies comerciales de gran extensión comenzaron a competir con los centros tradicionales complementando el funcionamiento del centro tradicional y contribuyendo a la descentralización de diversos servicios públicos y privados (Vecslir, 2011).

Este caso de estudio expone la distribución y concentración de las grandes extensiones territoriales dedicadas al ocio y el comercio, tomándolos en cuenta como nodos articuladores de ciertas regiones urbanas en la zona metropolitana de Buenos Aires. Además se muestra la relación que existe entre la distribución de los grandes centros de consumo y la consolidación de nuevos centros (Vecslir, 2011).

En la región metropolitana de Buenos Aires surgieron nuevos nodos en la periferia, asociados a una suburbanización de baja densidad, estos nodos empezaron a competir con las áreas centrales de los municipios periféricos, la mayoría de estos nuevos centros se caracterizan por su actividad comercial y por albergar a los centros comerciales más importantes de la metrópoli.

Figura 12 Nuevas centralidades en la ZMBA



Fuente: Centro de Información Metropolitana (FADU/UBA), P. Dietrich, 2007.

En la imagen anterior se muestran en color verde (Alto Avellaneda), morado (Moron) y azul (Vicente López) los nuevos centros más importantes, dentro de ellos el más importante es Vicente López, seguido por Moron y El Alto Avellaneda (Vecslir, 2011).

Estos lugares tienen características similares como el número de personas que frecuentan el centro, el número de empleos que existen y la superficie total cubierta por distintos comercios, estas características hacen de dichos centros los más importantes de la zona metropolitana (Vecslir, 2011).

El municipio de Vicente López alberga al centro comercial Unicenter, considerado el más importante de la metrópoli, este recibe aproximadamente a más de 2 millones de visitantes cada mes. Esta centralidad es muy heterogénea en cuanto a niveles socio-económicos, y tiene distintas características según sus diferentes zonas, por una parte se encuentra la zona norte que cuenta con diversos clubes, y lugares de esparcimientos, gran parte de los barrios son zonas

residenciales con grandes mansiones de personajes diplomáticos, por otra parte se encuentran al oeste las industrias metalúrgicas, alimentarias y químicas (Vecslir, 2011).

Avellaneda es la segunda centralidad más importante, en esta se encuentra instalado uno de los centros comerciales más importante “el alto Avellaneda” que recibe cerca de 900,000 mil personas por mes y emplea a más de mil 200 personas. Este municipio es el segundo centro de empleo en Buenos Aires y es uno de los puntos de la zona metropolitana con mayor desarrollo comercial, además es uno de los municipios con mejor infraestructura urbana y posee la tercera estación de trenes más grande e importante de la metrópoli uno de los más importantes por su desarrollo industrial y comercial, Avellaneda se encuentra ubicado al sudeste de buenos Aires (Vecslir, 2011).

Moron por su parte alberga a los centros comerciales Show Center y Plaza oeste considerados los terceros en importancia dentro de la metrópoli, estos son visitados por poco más de 650 mil personas al mes. Moron está ubicado en el centro de la zona metropolitana y al oeste de Buenos Aires, se ha convertido en uno de los centros urbanos más importantes ya que es considerado como centro bancario y financiero, su infraestructura abarca desde numerosos parques industriales y fábricas, hasta grandes galerías comerciales, supermercados, hipermercados, cines, teatros, etc. por el grado de concentración de habitantes y recursos económicos. Cuenta, además, con numerosos establecimientos educativos e importantes espacios recreativos y culturales (Vecslir, 2011).

El número de personas que frecuentan los centros comerciales mensualmente, indican los lugares con mayor flujo de movilidad en Buenos Aires, la mayor parte de los nuevos centros existe un centro comercial que se han insertado en el tejido urbano consolidado las prácticas sociales cotidianas y se han llegado a considerar como un nuevo espacio público, altamente frecuentado (Vecslir, 2011).

El proceso de reestructuración metropolitana ha dado lugar en la zona metropolitana de Buenos Aires a la convivencia de diferentes formas de centralidad comercial (centros tradicionales y nuevas centralidades comerciales) con espacios de influencia relacionados y funciones urbanas que se

complementan o compiten, así como a una “resignificación de sus dimensiones, dinámicas, usos y usuarios” (Ciccolella, 2009 en Vecslir, 2011).

Este caso de estudio concuerda con lo que sugiere el modelo de los lugares centrales de Christaller (1933) ya que esta teoría se basa en la distribución de los vendedores en una ciudad cualquiera y bajo un principio que sugiere que toda la población debe ser dotada de servicios y en este estudio se muestra como los grandes centros de ocio y entretenimiento se localizaron en los conjuntos habitacionales que surgieron en las periferias del centro de Buenos Aires.

Por otra parte Harris y Ullman (1945) mencionan que las actividades semejantes se agrupan intentando beneficiarse de las economías de aglomeración que se generan, esto se describe en el caso de estudio de Buenos Aires ya que la instalación de algunos centros comerciales motivó la instalación de servicios similares y complementarios conformando así corredores comerciales en la zona metropolitana.

#### **2.2.4 Ciudad de México: Nuevas centralidades y prácticas de consumo en la ciudad de México: del micro comercio al hipermercado**

De manera similar a lo ocurrido en Buenos Aires, desde mediados del siglo pasado la Ciudad de México experimentó cambios en su estructura urbana que la llevaron a convertirse en una ciudad policéntrica, debido primordialmente al desarrollo de industrias, la oferta de empleo, el incremento de la calidad de vida, además de la creación de grandes conjuntos inmobiliarios, que ocasionaron una intensa migración hacia la ciudad, dando paso a una acelerada expansión urbana y posteriormente a una estructura urbana policéntrica. (Duhau y Giglia. 2007)

En la década de los cuarenta la economía de la ciudad tuvo un fuerte desarrollo que atrajo a un gran número de inmigrantes procedentes del campo, quienes al llegar a la ciudad se asentaban en barrios irregulares sin servicios necesarios, por lo que se inició la creación de los primeros proyectos de departamentos en las periferias de la ciudad (Duhau y Giglia. 2007).

Durante los 50's se funda la ciudad universitaria que le dio a la ciudad una nueva identidad nacional, que buscaba el desarrollo del país por medio de la ciencia y el conocimiento, al mismo tiempo se construyeron los primeros fraccionamientos al norte de la ciudad, esto provoco que la mancha urbana poco a poco se extendiera y sobrepasara los imites del Distrito federal (Duhau y Giglia. 2007).

En 1969 se inaugura la red del metro, un sistema de trasporte que era necesario para movilizar a la población que aumentaba de manera exponencial gracias a las mejoras de calidad de vida en la ciudad, el incrementó de servicios y el acelerado crecimiento urbano (Duhau y Giglia. 2007).

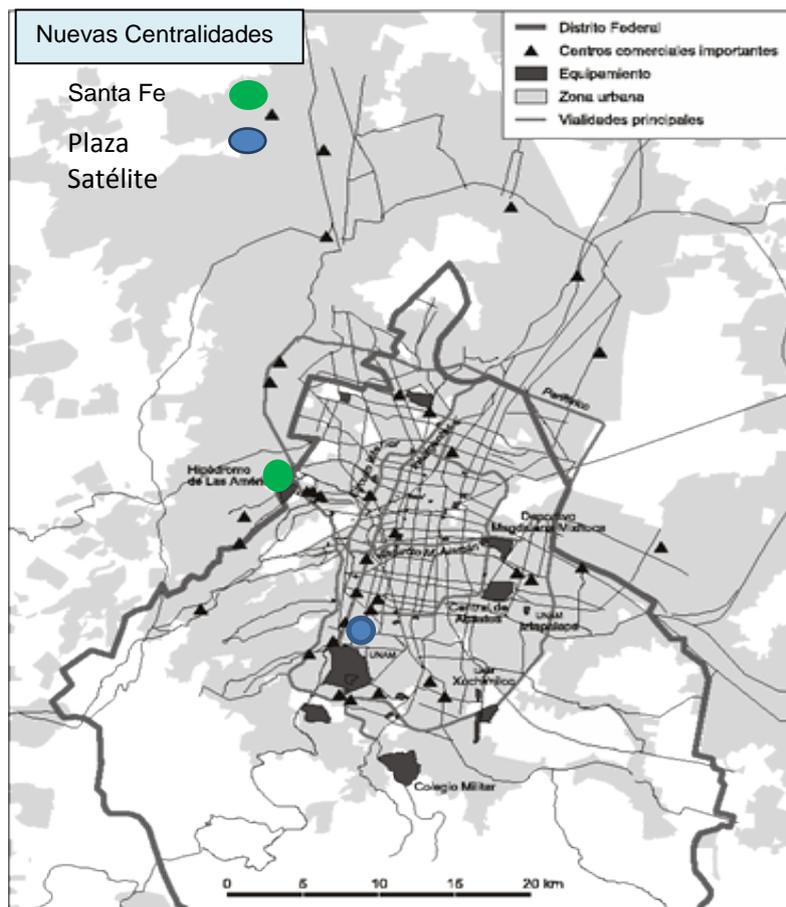
Durante la década de los 70 surgieron los primeros centros comerciales, el primero de estos fue la plaza universidad al sur de la ciudad, seguida por plaza satélite ubicada al norponiente, muchos de estos centros comerciales fueron creados para abastecer de servicios a las nuevas zonas residenciales de esta forma se dieron los primeros proyectos descentralizadores del comercio (Duhau y Giglia. 2007).

La creación de estos grandes centros comerciales fue siguiendo la expansión de la ciudad, a lo largo de las vías de comunicación más importantes de la ciudad y durante los ochentas y los noventas se intensificó la construcción de estos proyectos comerciales con nuevas características funcionales y con mayor diversificación de servicios y equipamiento (Duhau y Giglia. 2007).

A inicios del siglo XXI la ciudad presenta grandes potenciales de índole económica, turística y financiera, debido al creciente papel estratégico de México en la economía mundial y al peso cultural de la ciudad como sede de grandes medios de comunicación de alcance nacional e internacional, así como centros culturales, universidades reconocidas en América, y a su papel como centro financiero nacional (Duhau y Giglia. 2007).

Este caso aborda la aparición de nuevas centralidades a través de la observación de las prácticas de consumo, en distintas zonas de la metrópoli, y cómo se vinculan con otras prácticas urbanas como trabajo y esparcimiento, generando grandes flujos de personas a ciertos puntos estratégicos considerados como nuevos centros.

Figura 13. Centralidades en la ciudad de México



Fuente: elaboración propia con base a Duhau y Giglia. 2007

En la figura anterior se muestra la localización de distintos centros comerciales, estos abarcan un área continua de alrededor de 140,000 hectáreas, dentro de ellos los centros comerciales más importantes son: Plaza Universidad, Plaza Satélite (marcado en color azul), Centro Coyoacán, Perisur, Santa Fe (en color verde) (Duhau y Giglia. 2007).

Estos centros comerciales son considerados como verdaderos subcentros de la ciudad por su carácter de espacios multifuncionales, debido a la dinámica que detonaron en su entorno ya que después de su instalación, surgieron otros comercios o servicios, lo que llevó a la formación de nuevas centralidades (Duhau y Giglia. 2007).

Santa Fe se encuentra ubicado al poniente de la ciudad de México, este centro comercial fue creado como un proyecto piloto para dotar a la zona (antiguo

tiradero de minas de arena y grava con baja productividad) de vías de comunicación, infraestructura básica y desarrollo comercial, fue pensado como un centro financiero y comercial moderno y de fácil acceso en la ciudad de México (Duhau y Giglia. 2007).

Éste fue inaugurado en 1993, considerado en ese momento como el principal desarrollo comercial en la zona poniente de la Ciudad con las tiendas más exclusivas y prestigiadas de México, con capacidad para más de 5,000 autos y acceso desde diversos puntos de la ciudad, Centro Santa Fe es la conjugación de un ambicioso y visionario proyecto que lo hace actualmente el Centro Comercial más grande e integrado del país, con un complejo cinematográfico de primer nivel, variados restaurantes y entretenimiento (Duhau y Giglia. 2007).

Plaza Satélite es un centro comercial en el Área Metropolitana de la Ciudad de México, se encuentra ubicado en la colonia Ciudad Satélite en el municipio de Naucalpan de Juárez, Estado de México. Este centro comercial se empezó a construir en 1968 y fue terminada con su última remodelación en 1998, este centro contaba con distintos servicios como bancos y tiendas departamentales de gran importancia, su estacionamiento tiene una capacidad de 5742 lugares para vehículos, que lo convirtió en el estacionamiento más grande en un centro comercial en México (Duhau y Giglia. 2007).

El Centro Comercial Perisur es un centro comercial ubicado en la esquina de Periférico Sur e Insurgentes Sur, en la colonia Jardines del Pedregal de la delegación Coyoacán, al sur de la Ciudad de México; fue fundado en 1980, durante el período presidencial de José López Portillo. Frente a este centro comercial se encuentra la zona Corporativa de Perisur ubicada en la colonia Parques del Pedregal en la delegación Tlalpan, en esta zona corporativa de se encuentran ubicados importantes hoteles así como el edificio de TMM, entre otros (Duhau y Giglia. 2007).

Este caso de estudio corresponde con lo que se menciona en la teoría expuesta por Harris y Ullman (1945), ya que cumple de alguna forma con las premisas expuestas por estos autores, por un lado se menciona que las actividades semejantes se agrupan intentando beneficiarse de las economías de aglomeración que generan y por otra parte se menciona que todas las

actividades quedan sometidas al proceso de selección espacial que el precio del suelo impone.

Al igual que en el caso de estudio se observa que los centros comerciales comparten un espacio con actividades que se complementan, este caso de estudio también toma en cuenta la movilidad para determinar la importancia y la influencia de los centros comerciales y esta es la razón del porque se pueden considerar como verdaderas centralidades.

### **2.3. Comparación de los casos de estudio**

Los casos de estudio antes expuestos, muestran como en distintas metrópolis de Latinoamérica se ha modificado la concepción del espacio y el entorno urbano, ciudades donde antes existía un centro urbano único en el que se concentraban los poderes políticos, las actividades financieras y comerciales más importantes, ahora se han convertido en ciudades policéntricas, en las cuales todas estas funciones del centro tradicional se han esparcido por la ciudad formando nuevos centros especializados, que han logrado descentralizar algunas funciones del centro histórico.

Las variables analizadas muestran una tendencia hacia un análisis histórico de las centralidades, a la par de contemplar el uso y ocupación del suelo, además del total y densidad de empleos, para así identificar el carácter policéntrico de las zonas metropolitanas. Los estudios de centralidad y policentrismo pueden ser abordados desde una visión económica, histórica, poblacional y de uso de suelo.

Por una parte en el caso de Lima se analiza la existencia de nuevas centralidades por medio de la distribución del empleo, es decir considera que las actividades económicas, que son fuentes de empleo, no se encuentran distribuidas homogéneamente en el territorio, sino que se pueden observar puntos que concentran una mayor cantidad de empleos por hectárea, en estos puntos se pueden encontrar servicios, comercio o industria. Aquellos con mayor densidad son los que se consideran como nuevas centralidades.

Por su parte en los casos de Argentina, Quito y México se toma como factor importante a los grandes espacios de ocio y entretenimiento, más específicamente a los centros comerciales que en estos casos de estudio fueron

considerados como verdaderos subcentros de la ciudad no solo por los flujos de movilidad que se generan hacia los lugares donde se encuentran instalados los centros comerciales, sino también por las dinámicas económicas que ocasionan la instalación de estos comercios.

La principal característica en que coinciden estos casos de estudio se refiere a que reconocen que los subcentros acercan los servicios a diversas regiones de la zona metropolitana (descentralización de servicios, comercios y funciones) e imprimen cierto dinamismo en el funcionamiento de la metrópoli, además los casos de estudio coinciden en que los nuevos centros tienden a especializarse, pues en los centros que se describen todos tienen una función específica o bien surgieron para abastecer una necesidad.

**En relación al segundo capítulo** de investigación se puede establecer que las estructuras urbanas de las ciudades, configuran nuevos espacios centrales con distintas cualidades, estos espacios se han conformado en diversos momentos de la historia pero todos ellos después de que se consolidó la configuración policéntrica de la ciudad actual.

Las centralidades en el contexto Latinoamericano, están en constante recomposición y emergencia a consecuencia de los procesos y dinámicas de transformación del territorio, en concordancia con el CVU, en cada uno de los casos Latinoamericanos mencionados se describe como las ciudades pasaron por un proceso de urbanización y suburbanización, en este último surgieron nuevas centralidades cada una de las cuales adquirió una jerarquía y especialización diferente.

Dentro de los casos de estudio se analizan diversas variables para identificar el carácter policéntrico de las ciudades y la jerarquía de las nuevas centralidades, de esta forma para el objeto que ocupa a esta investigación se retomaron las siguientes variables:

- Análisis histórico de la ciudad,
- Análisis de la evolución y reconfiguración del uso y ocupación del suelo,
- Densidad del empleo

- Densidad de las actividades terciarias (Comercio, servicios)
- Revalorización del espacio (llegada de clases altas)
- Análisis de especialización

Podemos decir que el fenómeno que nos interesa (policentrismo y nuevas centralidades) es propio de la última década del siglo XX pero inicia su proceso de conformación desde 1950, se presenta en espacios metropolitanos, debido a la descentralización de actividades terciarias en su mayoría, las cuales desplazan actividades primarias y secundarias a través de cambios de usos de suelo por la ocupación de comercios de gran escala (plazas y centros comerciales), y otros servicios tanto públicos como privados (sedes de gobierno, hospitales, centros de convención, etc.).

# **Capítulo 3: NUEVAS CENTRALIDADES Y CONFORMACIÓN DE LA ZONA METROPOLITANA DE TOLUCA**

La Zona Metropolitana de Toluca, al igual que en los casos descritos anteriormente de Latinoamérica, muestra una estructura con tendencia a la policentralidad vinculada con sector terciario; los nuevos centros tienden a concentrarse y en diversos puntos del área metropolitana, atendiendo a ventajas de localización relativas de los mercados consolidados, resultantes de los desarrollos inmobiliarios de carácter habitacional, así como de la disposición de suelo (Garrocho & Campos, 2007).

Las investigaciones que han estudiado el grado de policentrismo en la ZMVT recurren a analizarlo a través de la intensidad o densidad del empleo, sin embargo esta variable no es suficiente para determinar si es una centralidad o no, ya que debe de estar vinculada funcionalmente por medio de redes viales, ser una concentración de actividad terciaria, y ser funcionalmente dependiente (Garrocho y Campos, 2007). Para el análisis de policentrismo en la Zona Metropolitana de Toluca, se optó por estudiarlo mediante tres variables; dinámica urbana, dinámica demográfica, y dinámica económica.

El presente capítulo tiene como propósito analizar la constitución, emergencia y desarrollo de las nuevas centralidades en la Zona Metropolitana de Toluca, para ello es necesario hacer un análisis histórico en un periodo de 1940 a 2010 a la luz de dos factores determinantes, el proceso de desarrollo de las actividades

económicas y el proceso de crecimiento y expansión demográfica, para ello se divide el capítulo en cuatro apartados:

El primero se refiere al proceso de crecimiento urbano de la ciudad desde la época preindustrial hasta la conformación de la zona metropolitana, con la finalidad de descubrir cuál fue el proceso de cambio y evolución de la estructura urbana y como fue la transición de Toluca de una ciudad compacta monocéntrica a una fragmentada y de estructura policéntrica.

La segunda parte se refiere al análisis del crecimiento y distribución de la población, a través de la promoción inmobiliaria y cómo se fueron urbanizando las zonas periféricas de la ciudad a través de la construcción de fraccionamientos, así como la lógica del patrón de localización que siguieron de acuerdo al estrato social y como se ve esto reflejado en la aparición y especialización de las nuevas centralidades.

El tercer apartado se refiere al proceso de desarrollo y evolución de las actividades económicas en la ZMVT, cual fue el patrón de localización que siguieron y como influyó este hecho en la conformación de las nuevas centralidades.

Finalmente en el apartado cuatro se muestra la configuración policéntrica de la ZMT a la luz de estudios realizados por Gaspar y Orozco (2015) y Garrocho y Campos (2007).

### **3.1 Procesos de conformación de Toluca como zona metropolitana y el surgimiento de las nuevas centralidades**

El acelerado proceso de urbanización en México, experimentado durante el siglo XX, ha sido consecuencia, en gran parte, de las profundas transformaciones del modelo económico, ya que a partir de la implementación del modelo de sustitución de importaciones se estimuló un cambio en la estructura del desarrollo urbano del país, este cambio se vio reflejado en la concentración del capital en las ciudades con mayor grado de industrialización, la cual influyó de manera decisiva en la conformación de las zonas metropolitanas más importantes de México. (Unikel y Victoria, 1968)

En este sentido, el desarrollo metropolitano en México se caracterizó en sus inicios por la concentración de industria, servicios y población en unas cuantas ciudades del país, en México el proceso de metropolización se inició en la década de los cuarenta, con la conformación de las áreas metropolitanas de México, Monterrey, Torreón, Tampico y Orizaba debido a que estas ciudades fueron las primeras en rebasar sus límites político administrativos conurbándose con municipios cercanos a ellas, posteriormente en las décadas siguientes los casos de conurbación incrementaron y para la década de los setenta se registraban ya 12 zonas metropolitanas. (Sobrino, 1993)

Entre las zonas metropolitanas registradas entre 1940 y 1980 destacaban por su alto nivel de desarrollo; México, Monterrey y Guadalajara, siendo la zona metropolitana de la ciudad de México la principal receptora de crecimiento urbano y poblacional del país, debido a la gran influencia que ejercía en todo el país y más fuertemente en los estados del centro (Iracheta, 1992)

Durante 1960 y 1980 se incrementaron los índices de desarrollo económico en las ciudades de Pachuca, Toluca, Cuernavaca, Querétaro, Puebla y Tlaxcala, debido a la puesta en marcha de diversas políticas de descentralización de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, las cuales tenían la intención de corregir disparidades económicas en el territorio nacional y promover un desarrollo equilibrado del país (Iracheta, 1992).

En el caso de Querétaro, el proceso de metropolización comenzó durante la década de los sesenta del siglo XX pues se inició un proceso de industrialización en el estado, basado en las políticas federales de desarrollo de la industria nacional, un factor esencial para este desarrollo industrial fue la conveniente ubicación geográfica del estado debido a su cercanía con la Ciudad de México (esta cercanía influyó de manera positiva estrechando los vínculos con las industrias de la capital del país) (Iracheta, 1992)

Otro factor que influyó de manera positiva en la metropolización del estado fue la existencia de la autopista México-Querétaro ya que esta vialidad sale de la Ciudad de México, pasa por la ciudad de Querétaro y conecta con distintos estados del norte del país. Por ello la creación de parques y zonas destinadas al

establecimiento de la industrial se ha dado en torno a ese eje carretero, concentrándose mayormente en el municipio de Querétaro, lo que propició el surgimiento de una zona metropolitana cuyo núcleo es la ciudad de Querétaro (Iracheta, 1992)

En el caso de la ciudad de Puebla el proceso de metropolización del territorio se consolida con la reactivación industrial que comienza durante 1960, debido a la descentralización de actividades industriales en la Ciudad de México y a la implantación de importantes empresas industriales como Volkswagen, éste proceso se manifiesta de manera territorial durante 1970 y 1980 con la conurbación de los municipios de Amozoc, San Pablo del Monte, Tenancingo y Xocohzingo, (estos tres últimos pertenecientes al estado de Tlaxcala). Ya para los noventa la ciudad de Puebla se consolidó como ciudad administrativa manufacturera, de servicios y comercial así como zona metropolitana (SEDESOL, 2011)

Por otra parte la metropolización en la ciudad de Pachuca fue una de los más lentos del centro del país, este comenzó a partir de la década de los ochenta debido al acelerado crecimiento urbano como resultado del fenómeno de desconcentración y expansión de la megalópolis de la ciudad de México, inclusive la velocidad de la urbanización alcanzó tasas estatales que quintuplican las del país.(Sobrino: 200) En este estado fue hasta 1990 cuando las implicaciones sociodemográficas del desarrollo urbano y la concentración poblacional dieron paso a la formación de un área metropolitana determinada a través de la conurbación y la existencia de siete importantes corredores urbanos. (Sobrino, 1993)

Durante 1980, dentro de la región centro del país existían siete zonas metropolitanas (ciudad de México, Puebla-Tlaxcala, Toluca, Cuernavaca-Cuautla, Pachuca y Querétaro) entre ellas destacaba Toluca pues presentaban un crecimiento económico más dinámico y ocupaba a nivel nacional el cuarto lugar en importancia productiva y económica, durante esta década Toluca era considerada ya una metrópoli industrial. (Sobrino, 1993)

En la ciudad de Toluca el proceso de urbanización inició desde la década de 1930, durante este periodo la ciudad de Toluca jugaba un papel secundario en el país siendo un centro de comercio de paso, debido a su cercanía con la ciudad de México, su principal actividad era la agricultura y tenía un bajo nivel de desarrollo tanto urbano como económico. (Castillo, 1992)

De acuerdo a José María Aranda (2000), Sobrino (1994) y Castillo (1992) el proceso de urbanización y metropolización en Toluca tuvo diferentes periodos, en los cuales se experimentaron diversos cambios tanto en la morfología urbana como en su dinámica económica y demográfica, derivado de esto podemos distinguir tres periodos importantes:

#### 1. La urbanización preindustrial (1930-1960).

El primer paso importante en la urbanización anterior a la industrialización ocurrió durante 1930 y 1940, cuando se construyó la carretera llamada “internacional” que iba del centro de Toluca hasta la salida hacia Morelia, esta carretera era la primera y única salida importante de Toluca, además fue el primer eje que hizo posible la estructuración de la ciudad. Durante esta década también se construyó una carretera federal hacia el oriente de la ciudad, conectando a la zona centro con la carretera México-Toluca. Para finales de 1950 todas las calles del primer casco urbano estaban ya pavimentadas, y aunque la estructura vial era aún limitada, la ciudad de Toluca estaba conectada de norte a sur, por las vialidades de Pino Suárez, Benito Juárez, Vicente Villada y Quintana Roo, y de oriente a poniente por las Avenidas José María Morelos y Miguel Hidalgo (inconclusas hasta ese momento) (Castillo: 19992).

Para 1950 el área urbana en Toluca se componía de poco menos de 225 hectáreas, que a su vez se integraba por 10 colonias y un centro comercial entorno al centro histórico. Hasta entonces, la base económica de Toluca estaba determinada aún por las actividades primarias y las escasas actividades terciarias. (Aranda, 2000).

Durante 1960 la carretera México-Toluca se amplió a dos cuerpos, esta fue la obra de comunicación carretera más importante hasta el momento ya que permitió una vinculación más eficiente entre Toluca y la capital del país,

fortaleciendo los vínculos entre la industria de ambas ciudades facilitando aún más los flujos de productos, bienes y servicios.

Además entre 1960 y 1970 se finalizó la ampliación de las avenidas José María Morelos y Miguel Hidalgo y a finales de los 70, se concluyó la ampliación de la carretera panamericana, en el tramo entre Lerma y Toluca (actualmente Paseo Tollocan), esta carretera se convirtió en el principal eje articulador entre los municipios periféricos a Toluca: Ocoyoacac, Lerma, San Mateo Atenco y Metepec (Aranda, 2000).

Hasta ese momento los cambios urbanos que se dieron, durante la etapa preindustrial, fueron una respuesta a los requerimientos de la dinámica económica y social derivada del atraso en que se encontraba la zona, por ello la ciudad solo creció en función de las necesidades que le imponía su carácter de centro productor agropecuario.

Por otra parte, las obras de infraestructura vial desarrolladas durante esta etapa fueron un gran avance en el desarrollo urbano puesto que estas vialidades dirigirían el crecimiento de la ciudad y su posterior conurbación con los municipios vecinos como Metepec (conectado mediante la avenida Pino Suárez) y Zinacantepec (conectado mediante la vialidad Adolfo López).

## 2. Reconfiguración urbana de Toluca (1960-1990)

El aspecto más relevante de la reconfiguración urbana, fue el hecho de que la zona urbana de Toluca creció debido a la construcción de colonias alrededor de los antiguos barrios centrales que se iban transformando en función de su cercanía con el centro de la ciudad y a su buena ubicación respecto a las vialidades principales (es decir estos antiguos barrios se convertirían posteriormente en oficinas de gobierno y comercios importantes). (Sobrino, 1993).

Durante 1960 y 1970 se inició la construcción del corredor industrial Toluca-Lerma que marcó un parte aguas en el crecimiento urbano de la zona sur-este de Toluca, ya que significó la construcción de nuevas zonas habitacionales que fueron ocupadas, principalmente, por personal técnico y gerencial de las

industrias. El municipio de Metepec albergó a muchos de estos fraccionamientos que iniciaron su construcción entre 1960 y 1969 entre ellos, Pilares, Casa Blanca, San Gabriel, Cuauhtémoc y Unidad Victoria, (Aranda, 2000).

La construcción de fraccionamientos en los límites de Toluca y Metepec significó un gran avance en la conformación de la zona metropolitana, ya que estos definían los nuevos contornos y centros de población, iniciándose con ello el proceso de integración física y funcional entre estos municipios. (Sobrino, 1993).

Además este hecho representó también el principio de una fuerte demanda de servicios por parte de los habitantes de dichos fraccionamientos, pues la instalación de población requería de fuentes de abastecimiento cercanas, (esto desencadenaría la instalación de centros comerciales y servicios en los límites de Toluca y Metepec conformando años más tarde un nuevo subcentro) (Aranda, 2000).

El principal cambio que tuvo Toluca durante 1970 y 1980 fue que pasó de ser el núcleo central a ser un punto de crecimiento, debido a la influencia económica que ejercía sobre los municipios aledaños, principalmente por la importante zona industrial con la que contaba y por la dinámica económica que desencadenaba en la zona metropolitana. (Sobrino, 1993)

Durante 1971 debido al acelerado crecimiento de la población, la zona urbana se fue extendiendo sobre los terrenos ejidales (que fueron ocupados ilegalmente y otros más expropiados para la creación de infraestructura) hacia el oriente, poniente y sur, integrando al área urbana continua de Toluca las localidades de San Mateo Oxtotitlan, San Buenaventura y Capultitlán. (Aranda, 2000).

Posteriormente entre 1972 y 1975 se empieza la construcción de la terminal de autobuses y la central de abastos "Benito Juárez García", este hecho simbolizó una de las primeras acciones de descentralización de servicios públicos ya que estas obras de infraestructura remplazaron el mercado y la terminal que se situaban en el centro. Después de la instalación de estos servicios, se construyeron distintas tiendas de autoservicio como Bodega Aurrera, Comercial Mexicana y varios locales comerciales que harían de esta zona uno de los

primeros subcentros de la ciudad, propiciando así la expansión de esta zona de la ciudad. (Aranda, 2000).

Durante el proceso de metropolización entre 1970 y 1980 las vialidades representaron un papel fundamental, en primera por que permitieron establecer ejes de articulación y vinculación entre los distintos puntos de la ciudad y en segunda porque permitieron dar continuidad a la ciudad de Toluca, pues fueron las vialidades las que permitieron y contribuyeron con la conurbación de municipios y más recientemente propiciaron la consolidación de nuevos subcentros en la metrópoli (Aranda, 2000).

En 1979 que frente al requerimiento de más vialidades que facilitaran el acceso del transporte urbano, se comenzó con la ampliación de la vialidad Toluca-Metepec que llegaría hasta Mexicaltzingo y en un segundo momento se crearon las vialidades Toluca-Zinacantepec, Toluca-Palmillas, Toluca-Naucalpan y Toluca-La Marquesa. Estas obras viales facilitaron un mayor flujo de personas y permitieron una conectividad más eficiente entre los municipios de la zona metropolitana, pero sobre todo propiciaron la creación de nuevos centros de comercio a lo largo de estas vialidades, ya que los comercios se beneficiaron del incremento de flujos de persona que transitaban diariamente esas vialidades (Aranda, 2000).

En este mismo sentido, en 1982 se crea la vialidad Las Torres, como una estrategia para descongestionar Paseo Tollocan y la carretera a Metepec, esta vialidad se convirtió en un nuevo eje estructurador que recorría la ciudad de oriente a poniente, comunicando a Zinacantepec, Metepec y Toluca, reforzando la integración funcional entre estos municipios, además todas estas obras viales favorecieron la conurbación entre Toluca y los municipios de Metepec, Zinacantepec, San Mateo Atenco, Almoloya de Juárez (Aranda, 2000).

A finales de 1984 se concluyó la construcción del aeropuerto internacional de Toluca, esta obra representó un gran impulso en el proceso de urbanización al norponiente de Toluca, además aceleró el desarrollo de las actividades productivas y comerciales en esta zona llegando a convertirla actualmente en uno de los subcentros más importantes de la metrópoli (así mismo esta obra de

infraestructura logro integrar a las dinámicas metropolitanas al municipio de Xonacatlán) (Aranda, 2000).

### 3. Metamorfosis de la ciudad de la ZMVT Toluca (1990-2010)

En la década de 1990 se incorpora a la dinámica metropolitana el municipio de Ocoyoacac, Calimaya y Otzolotepec, debido al crecimiento poblacional y a la expansión urbana, mientras que en la primera década del siglo XXI se incorporan a la dinámica metropolitana los municipios de Rayón, San Antonio la Isla, Mexicaltzingo y Chapultepec (Sobrino, 1993).

Durante 1993 el patrón de organización de la metrópoli de Toluca se caracterizó por la existencia de un anillo central (ciudad de Toluca), un primer contorno (compuesto por las localidades conurbadas del municipio de Toluca, Metepec, Zinacantepec y Lerma) y un segundo contorno (conformado por las poblaciones restantes de Metepec, Lerma además de Almoloya de Juárez, Mexicaltzingo y San mateo Atenco) (Sobrino, 1993)

Puede decirse entonces que debido al crecimiento físico, que detonó la instalación de industria, vivienda y servicios comerciales consecutivamente, la ciudad de Toluca pasó de ser un centro de comercio de paso a ser una importante metrópoli con un alto grado de desarrollo económico y una de las más importantes a nivel nacional. (Sobrino, 1993)

La conformación de la Zona Metropolitana de Toluca significó un gran cambio en la configuración del espacio urbano, la conurbación entre municipios y el incremento poblacional provocaron el surgimiento de nuevas zonas habitacionales en las periferias, estas zonas habitacionales incrementaron la demanda de servicios básicos y centros de abasto, este hecho desencadenó la instalación de centros comerciales que cubrían la demanda de abasto y ocio en esas zonas de la metrópoli, acercando así los servicios que se ofrecían en el centro de la ciudad a distintos puntos de la ciudad donde posteriormente se conformarían las nuevas centralidades.

### **3.2 Análisis del patrón de organización y distribución de desarrollos inmobiliarios y crecimiento poblacional**

Como ya se mencionó anteriormente el proceso de metropolización en Toluca, se caracterizó por las aceleradas transformaciones, generadas principalmente por la rápida industrialización iniciada a mediados de los 60, esta área pasó de ser una zona donde predominaba la agricultura, a una zona industrial, y más recientemente a comercial y de servicios.

Con la aparición del corredor industrial Toluca-Lerma en los años sesenta, se modificó el patrón demográfico y se fomentó la urbanización de Toluca y sus municipios vecinos Lerma y Metepec, a partir de ese momento éstos fungieron como espacio receptor y concentrador de población debido al acelerado proceso de migración campo-ciudad, aunado a esto, el sismo de 1985, que afectó seriamente a la Ciudad de México, fue un factor que aceleró aún más el proceso de migración de la capital del país hacia la región de Toluca, impactando más tarde también en el municipio de Zinacantepec.

El acelerado desarrollo registrado en la zona metropolitana se vio reflejado en las crecientes demandas de vivienda, a partir de los setentas ésta ha tendido a concentrar un importante número de promociones inmobiliarias de diferente tipo que derivó en un importante aumento de la población, con altas tasas de crecimiento a nivel estatal (Jiménez y otros 2015).

La construcción de los primeros fraccionamientos residenciales que tiene un impacto en este proceso de metropolización (Casa Blanca y Pilares), se inició en la década de 1960, los cuales se ubicaron en Metepec a lo largo del corredor industrial Toluca-Lerma, en ellos se albergaron a trabajadores administrativos de las industrias ya que estos procedían de la ciudad de México y otros estados del país (Gracia y otros; 2015).

Más adelante entre los años de 1963 a 1970 se autorizaron 18 fraccionamientos más en la zona metropolitana, nueve de ellos se ubicaron en el municipio de Toluca, seis en Metepec, dos en Lerma y uno más en San Mateo Atenco, la mayoría de tipo popular (véase tabla 3.1) (SEDUR, 2010).

A diferencia de Lerma y San Mateo Atenco los municipios de Toluca y Metepec se veían favorecidos por su cercanía, con el centro de la ciudad y la zona industrial Toluca-Lerma por lo que se convirtieron en polos de atracción demográfica, en ellos se establecieron el 83% del total de desarrollos inmobiliarios construidos de 1960 a 1970 (SEDUR, 2010).

Tabla No. 3.1 Fraccionamientos desarrollados en la Zona Metropolitana de Toluca			
Periodo	Nombre	Desarrollo inmobiliario	Localización
1960- 1970	Cuauhtémoc	Fraccionamiento Popular	Toluca
	Lomas altas	Fraccionamiento Residencial	
	Quintana Roo No. 520	Fraccionamiento Popular	
	Benito Juárez	Fraccionamiento Popular	
	Valle de la Mora	Fraccionamiento Popular	
	Centro urbano independencia	Fraccionamiento Popular	
	Independencia segunda sección	Fraccionamiento Popular	
	Ciudad jardín	Fraccionamiento Popular	
	Zona industrial Toluca 1ª y 2ª sec.	Fraccionamiento Industrial	
	Pilares	Fraccionamiento Popular	Metepec
	Casa blanca	Fraccionamiento Popular	
	Cuauhtémoc	Fraccionamiento Popular	
	Unidad Victoria	Fraccionamiento Popular	
	Xinantecatl	Fraccionamiento Popular	
	La virgen	Fraccionamiento Popular	Lerma
	Club de golf Toluca	Fraccionamiento Campestre, residencial	
	Zona industrial Lerma	Fraccionamiento Industrial	San Mateo Atenco
	Fraccionamiento Santa Elena	Fraccionamiento Popular	

Fuente : elaboración propia con base en IPOMEX 2015

Durante la década de 1970 se impulsó la inserción de la industria en municipios como Lerma, Almoloya de Juárez, Ocoyocac y Zinacantepec, hecho que repercutió en el crecimiento demográfico de dichos municipios incrementando durante esta década su tasa media de crecimiento anual oscilando entre 2.6% y 5.5 % (SEDUR, 2010)

Entre 1970 y 1980 se desarrollaron 22 nuevos fraccionamientos con distintas características y para diferentes sectores de la población, en el municipio de Toluca se construyeron 12, la mayoría de ellos de tipo popular, en Metepec 8, de

los cuales cuatro son de tipo popular y cuatro de tipo residencial campestre, en Ocoyoacac se construyó 1 de tipo popular, mientras que en Lerma se autorizó 1 fraccionamiento industrial. (Véase tabla 3.2).

Tabla No. 3.2 Fraccionamientos desarrollados en la Zona Metropolitana de Toluca			
Periodo	Nombre		Localización
1970-1980	Valle verde	Fraccionamiento Popular	Toluca
	Conjunto Izcalli	Fraccionamiento Popular	
	Ampliación colonia Morelos	Fraccionamiento Popular	
	Izcalli Toluca 2ª sección	Fraccionamiento Popular	
	Rancho dolores 1ª y 2ª sección	Fraccionamiento Popular	
	Colonia Salvador Sánchez Colín	Regularización popular	
	Valle don camilo	Fraccionamiento Popular	
	Eva Sámano de López Mateos	Fraccionamiento Popular	
	Victoria	Fraccionamiento Popular	
	ISSEMyM Rancho de la Mora	Fraccionamiento Popular	
	Izcalli Santa María	Fraccionamiento Popular	
	Misión de Santa Esperanza	Fraccionamiento Popular	
	Club campestre San Carlos	Residencial campestre	
	Izcalli Cuauhtémoc i, ii y iii	Fraccionamiento Popular	
	Rancho La virgen	Residencial campestre	
	Juan Fernández Albarrán	Fraccionamiento Popular	
	Rincón de la fuentes	Fraccionamiento Residencial	
	Rancho San Francisco	Fraccionamiento Popular	
	Luisa Isabel Campos	Fraccionamiento Popular	
	Del virrey	Fraccionamiento Campestre	
Parque industrial Lerma	Fraccionamiento Industrial	Lerma	
Valle de los sauces	Fraccionamiento Popular	Ocoyoacac	

Fuente; elaboración propia con base en IPOMEX 2015

En la década de 1980 el municipio de Metepec se consolidó como centro habitacional y se convirtió en el municipio más atractivo para el establecimiento de desarrollos inmobiliarios principalmente por su capacidad de brindar todos los servicios públicos, en este municipio se autorizaron 5 fraccionamientos más (dos de ellos residenciales), los cuales sumaban en total 9,192 viviendas, además se regularizó un conjunto urbano popular (véase tabla 3.3) (SEDUR, 2010).

Por su parte en el municipio de Toluca se establecieron 11 fraccionamientos más, dos de ellos de tipo residencial campestre y el resto de tipo popular,

asimismo en Lerma se construyeron dos fraccionamientos uno de ellos de tipo residencial y uno más de tipo popular, finalmente en Ocoyoacac se construyó el fraccionamiento Villarán un conjunto residencial campestre (Véase tabla 3.3).

Tabla No. 3.3 Fraccionamientos desarrollados en la Zona Metropolitana de Toluca			
Periodo	Nombre		Localización
1980-1990	La crespá	Residencial campestre	Toluca
	Hacienda Santín	Residencial campestre	
	El meteoro	Fraccionamiento Popular	
	Haciendas de independencia	Fraccionamiento Popular	
	Junta local de caminos	Frac Social progresivo	
	La cruz comalco	Frac. Social progresivo	
	Rancho San Jorge	Frac. Habitación popular	
	La pila	Frac. Habitación popular	
	Sor Juan Aines De La Cruz	Frac. Habitación popular	
	El seminario	Frac. Habitación popular	
	ISSEMyM san juan de la cruz	Fraccionamiento Popular	
	Rancho la asunción	Fraccionamiento Campestre	Metepec
	Marinas	Fraccionamiento Popular	
	La hortaliza	Fraccionamiento Popular	
	San José la pilita	Fraccionamiento Popular	
	Las margaritas	Fraccionamiento Popular	
	San Javier	Regularización popular	
	Manuel Villada	Fraccionamiento Popular	Lerma
	Club de golf amomulco	Fraccionamiento Residencial	
Villarán	Residencial campestre	Ocoyoacac	

Fuente: elaboración propia con base en IPOMEX, 2015

Durante los primeros años de la década de 1990, la zona metropolitana de Toluca contaba ya con una población de 886 mil 147 habitantes y para entonces la zona conurbada había crecido notablemente pues al inicio de los noventa se sumaron los municipios de Lerma, San Mateo Atenco, Ocoyoacac y Xonacatlan. (PDU, 1990)

En esta década se autorizaron 19 fraccionamientos, de los cuales doce se establecieron en Toluca (dos de ellos de tipo industrial, dos residencial, dos de tipo popular y seis de interés social), dos en Metepec (uno de ellos de tipo comercial y uno residencial), dos en Lerma (uno de tipo residencial y uno más

industrial), dos en Almoloya de Juárez (de tipo popular) y uno más en Calimaya (tipo residencial) (véase tabla 3.4)

Tabla No. 3.4 Fraccionamientos desarrollados en la Zona Metropolitana de Toluca			
Periodo	Nombre		Localización
1990-2000	Exportec	Fraccionamiento Industrial	Toluca
	Rancho San José	Conjunto urbano residencial	
	La floresta	Conjunto urbano popular	
	Geo villas de independencia	Conjunto urbano de interés social	
	Jardines de Tlacopa	Conjunto urbano popular	
	Los sauces	Conjunto urbano de interés social	
	Paseo del valle	Conjunto urbano de interés social	
	Sauces II	Conjunto urbano de interés social	
	Real del bosque	Conjunto urbano de interés social	
	Armando Neyra Chávez	Conjunto urbano de interés social	
	Parque industrial Toluca 2000	Fraccionamiento Industrial	
	Villas Santín II	Conjunto urbano residencial	
	Providencia	Habitación residencial	Metepec
	Galerías Metepec	Conjunto urbano comercial	
	SUTEYM	Habitación popular	Almoloya de Juárez
	Rancho Carbajal II	Conjunto urbano de interés social	
	Los robles	Conjunto urbano habitación residencial	Lerma
	El cerrillo	Fraccionamiento Industrial	
Rancho el mesón	Conjunto residencial	Calimaya	

Fuente: elaboración propia con base en IPOMEX, 2015

De acuerdo INEGI (2005) , durante la primera década del siglo XXI se sumaron a la zona metropolitana los municipios de Almoloya de Juárez, Otzolotepec, Chapultepec, Temoaya, Rayón, San Antonio la Isla y Mexicaltzingo, asimismo, para mediados de esta década la población total de la Zona Metropolitana sumaba ya un total de 1,633,045 habitantes.

Durante este periodo se construyeron 31 nuevos desarrollos inmobiliarios 13 de ellos bajo la figura de fraccionamiento y 18 más bajo la nueva figura de conjunto urbano, 19 se establecieron en Toluca, dos en Metepec, dos en Almoloya, tres en Zinacantepec, tres en Lerma y dos en San Antonio la Isla (ver tabla 3.5).

Tabla No.3.5 Fraccionamientos desarrollados en la Zona Metropolitana de Toluca			
Periodo	Nombre	Desarrollo inmobiliario	Localización
2000-2010	Fuentes independencia	Conjunto urbano de interés social	Toluca
	La arboleda ii	Conjunto urbano de interés social	
	Los héroes Toluca	Conjunto urbano de interés social	
	Sauces III, IV	Conjunto urbano de interés social	
	Villa Santin II	Conjunto urbano de interés social	
	Paseo del valle III	Conjunto urbano de interés social	
	Geo villas de San Mateo I y II	Conjunto urbano de interés social	
	Villas de Santa Mónica	Conjunto urbano de interés social	
	Villas de San Andrés	Conjunto urbano de interés social	
	Geo villas centenario	Conjunto urbano de interés social	
	Paseo del pilar	Conjunto urbano de interés social	
	Geo villas los cedros	Conjunto urbano de interés social	
	Campo real	Fraccionamiento Popular	
	Villa de los Ángeles Toluca III	Fraccionamiento Popular	
	San Pablo	Conjunto urbano social progresivo	
	San Diego	Conjunto urbano social progresivo	
	Los ahuehuetes	Conjunto urbano mixto	
	Villas santa Isabel	Fraccionamiento Popular	
	Paseos de Toluca	Conjunto urbano de interés social	
	Bonanza	Fraccionamiento Popular	Metepec
	Residencial el Castañón	Fraccionamiento Residencial	Almoleya
	Colinas del sol	Conjunto urbano mixto	
	Colinas del Nevado	Conjunto urbano mixto	Zinacantepec
	San Nicolás	Fraccionamiento interés social	
	El porvenir	Fraccionamiento interés social	
	La loma I	Fraccionamiento interés social	Lerma
	Rinconada Lerma de Villada	Fraccionamiento Popular	
	Valle de los encinos	Fraccionamiento Popular	
Los cedros	Fraccionamiento Popular	San Antonio la Isla	
Ex rancho San Dimas	Fraccionamiento Mixto		
Las Ventanillas	Fraccionamiento Interés social		

Fuente: elaboración propia con base en IPOMEX, 2015

El mayor número de desarrollos inmobiliarios surgidos durante el periodo de 1960 a 2010 se construyeron en el municipio de Toluca, en él se establecieron un total de 63 desarrollos, 87% de ellos son de tipo popular, 8% residencial y 5% industrial, le siguió el municipio de Metepec con 24 desarrollos, 66% de clase popular, 29% residencial y 5% industrial y finalmente Lerma con 10 fraccionamiento 40% de ellos de tipo popular, 30% residencial y 30% industrial. Por su parte los municipios de Almoleya, Zinacantepec, Ocoyoacac, San Antonio

la Isla, Calimaya y San Mateo Atenco tuvieron poca participación sumando todos ellos solo 13 desarrollos inmobiliarios (IPOMEX, 2012)

La distribución de los fraccionamientos habitacionales refleja el crecimiento poblacional y su distribución en la Zona Metropolitana del Valle de Toluca. Como se observa en la tabla No. 7, durante 1970 los municipios con mayor número de habitantes son: Toluca con 47% del total de la población, Almoloya con 9%, Zinacantepec con 8%, Lerma con 7% y Metepec con 6%. Para la década de 1980 Toluca se sigue manteniendo en primer lugar con 45% mientras que Metepec pasa a ser el segundo municipio con 10% de la población, coincidiendo este proceso con una de las décadas en la que se construyeron el mayor número de fraccionamientos habitacionales en la metrópoli (véase tabla No. 3.6) (Jiménez y otros; 2015).

Tabla no. 3.6 Población total de 1970 a 2010														
Municipio	1970		1980		1990		1995		2000		2005		2010	
		%		%		%		%		%		%		%
Almoloya de Juárez	49,191	9.7	64,620	8.2	84,147	7.9	96,662	7.6	110,591	7.5	126,163	7.7	147,653	8.0
Calimaya	15,666	3.1	21,874	2.8	24,906	2.3	31,902	2.5	35,196	2.4	38,770	2.4	47,033	2.5
Chapultepec	1,909	0.4	3,675	0.5	3,863	0.4	5,163	0.4	5,735	0.4	6,581	0.4	9,676	0.5
Lerma	36,071	7.1	57,219	7.3	66,912	6.3	81,192	6.4	99,870	6.8	105,578	6.5	134,799	7.3
Metepec	31,724	6.3	83,030	10.6	140,268	13.2	178,096	14.0	194,463	13.2	206,005	12.6	214,162	11.6
Mexicaltzingo	4,037	0.8	6,079	0.8	7,248	0.7	8,662	0.7	9,225	0.6	10,161	0.6	11,712	0.6
Ocoyoacac	19,364	3.8	33,952	4.3	37,395	3.5	43,670	3.4	49,643	3.4	54,224	3.3	61,805	3.3
Otzolotepec	22,203	4.4	29,112	3.7	40,407	3.8	49,264	3.9	57,583	3.9	67,611	4.1	78,146	4.2
Rayón	3,831	0.8	5,688	0.7	7,026	0.7	8,300	0.7	9,024	0.6	10,953	0.7	12,748	0.7
San Antonio la Isla	4,252	0.8	9,504	1.2	7,321	0.7	9,118	0.7	10,321	0.7	11,313	0.7	22,152	1.2
San Mateo Atenco	18,140	3.6	33,719	4.3	41,926	4.0	54,089	4.3	59,647	4.1	66,740	4.1	72,579	3.9
Toluca	239,261	47.4	357,071	45.5	487,612	46.0	564,476	44.4	666,596	45.3	747,512	45.8	819,561	44.4
Xonacatlán	15,237	3.0	19,546	2.5	28,837	2.7	36,141	2.8	41,402	2.8	45,274	2.8	46,331	2.5
Zinacantepec	44,139	8.7	60,232	7.7	83,197	7.8	105,566	8.3	121,850	8.3	136,167	8.3	167,759	9.1
total ZMT	505,025	100	785,321	100	1,061,065	100	1,272,301	100	1,471,146	100	1,633,052	100	1,846,116	100

Fuente; Elaboración propia, con base en la información de los Censos Generales de Población y Vivienda, IX, X, XI y XII y Censos de Población y Vivienda 1995 y 2005. INEGI

Para 1995 los municipios que se posicionan en los primeros lugares con mayor población en la Zona Metropolitana son; Toluca con 44%, Metepec con 14%,

posición que se ha mantenido hasta el año 2010 (véase tabla No. 3.6). Estos datos concuerdan con la producciones desarrollos inmobiliarios siendo estos municipios los más importantes en la dinámica metropolitana (Jiménez y otros; 2015).

El importante crecimiento poblacional y el creciente desarrollo de vivienda, ocasionado por la descentralización de la industria, llevó a estos municipios a experimentar una nueva realidad urbana, debido al incremento de la demanda de servicios, tanto públicos como privados, por parte de la población que se establecía en ellos (Jiménez y otros; 2015).

La producción de vivienda y el incremento de población en la zona metropolitana contribuyeron con la creciente expansión urbana de la metrópoli, y la posterior conurbación entre los municipios que la integran. Las consecuencias de esta nueva realidad urbana fueron drásticas en la estructuración y funcionalidad del espacio metropolitano, ya que se incrementó la demanda de infraestructura y servicios, principalmente de ocio y abasto por lo que el centro tradicional (Toluca) resultó insuficiente para abastecer a toda la población de la zona metropolitana (Jiménez y otros; 2015).

Debido a esto y al incremento de las distancias entre las zonas habitacionales y el centro de la ciudad, fueron apareciendo nuevos centros de trabajo y de concentración de servicios, estos nuevos espacios se localizaron principalmente en las áreas donde se asentó la mayor parte de la población, así como en aquellos municipios que formaron parte del primer proceso de urbanización ocurrido hacia el oriente y poniente de la zona metropolitana (Gaspar y Orozco; 2015).

Dentro de estos municipios se encuentran:

- Metepec, donde el nuevo centro se ubicó en la zona norponiente, lugar donde se dio parte del primer proceso de expansión metropolitana, en un área habitada sobre todo por población de ingresos medios a altos.
- Lerma en una zona intermedia entre san mateo Atenco y Metepec, lugar donde se ubicaba una gran cantidad de población, debido a los

desarrollos inmobiliarios ubicados a lo largo del corredor industrial Toluca-Lerma.

- Y finalmente la zona norte del municipio de Toluca, donde se concentran fraccionamientos urbanos con población de ingresos medios y altos.

### **3.3 Análisis de la dinámica de desarrollo y distribución de las actividades económicas**

Como se ha mencionado en el capítulo anterior, el crecimiento de la población, así como la expansión del área urbana y la suburbanización de los municipios que conforman la zona metropolitana de Toluca, a través de la promoción inmobiliaria, trajo como consecuencia la descentralización de servicios tanto públicos como privados (Gaspar y Orozco; 2015).

La descentralización de la industria hacia el valle de Toluca se llevó a cabo como resultado de distintas políticas tanto federales como estatales, entre ellas la política de industrialización de la entidad puesta en marcha durante el periodo de 1960 a 1971, la cual tenía como objetivo revertir el proceso de concentración industrial en la ciudad de México (Gob. Edo. Mex, 2015).

Posteriormente durante el periodo de 1975 a 1986 el gobierno del estado de México, como apoyo a estas políticas y en un intento por iniciar la descentralización de las actividades manufactureras, promovió la inversión industrial a través de dos líneas de intervención fundamentales: por una parte desarrolló una amplia política de inversión en infraestructura eléctrica y carretera y por otra se impulsó la oferta de suelo a bajo costo para la instalación de nuevas plantas fabriles (Gob. Edo. Mex, 2015).

Dentro de las políticas para promover suelo barato, una de las más importantes fue la creación del Fideicomiso para el Desarrollo de Parques y Zonas Industriales (FIDEPAR) creado en 1982, mediante el Consorcio de Comercio Exterior Estatal, este fideicomiso 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 (Gob. Edo. Mex, 2015).

Todo esto con el objetivo de fomentar la descentralización industrial y combatir las disparidades en el territorio, así como para ordenar la creación de nuevos parques industriales. Como resultado de todo lo anterior se establecieron en el estado de México cinco áreas geoeconómicas prioritarias:

- 1) El Oro-Atlacomulco-Ixtlahuaca
- 2) La Marquesa-Tianguistenco-Lerma
- 3) Ocoyoacac-Lerma-Toluca
- 4) Villa Victoria-Zinacantepec-Almoloya de Juárez
- 5) Zumpango-Huehuetoca

Tres de estas comprendían parte de la Zona Metropolitana de Toluca (La Marquesa-Tianguistenco-Lerma, Ocoyoacac-Lerma-Toluca y Villa Victoria-Zinacantepec-Almoloya de Juárez), mediante estas áreas se pretendía expandir el desarrollo industrial en esta zona metropolitana estableciendo parques industriales en cada uno de estos municipios (Gob. Edo. Mex, 2015).

Como resultado de las políticas de descentralización industrial en la metrópoli, durante 1971 se inició la construcción de cuatro industrias en el municipio de Ocoyoacac, para 1972 se estableció el parque industrial Lerma y en el municipio de Toluca se instaló la fábrica de “Galletas la Moderna s.a de c.v”, además durante 1980 se creó el parque industrial el Coecillo y en ese mismo año se estableció la industria “Películas Plásticas s.a de c.v” en el municipio de Zinacantepec (Aranda: 2000).

Durante la década de los 80 se pueden identificar tres etapas en la dinámica industrial de la metrópoli: De 1980 a 1982 se dio un nuevo impulso al corredor Toluca-Lerma con el repunte de la industria automotriz, mediante la instalación de nuevas plantas de Motores Perkins, carrocerías Toluca y Refacciones Nissan, asimismo se declara a los municipios de Lerma y Santiago Tianguistenco como sede del primer parque industrial especializado (en el ramo de la químico-farmacéutica), también en este periodo Toluca se convirtió en el primer municipio en albergar zonas industriales, entre ellas; jardines de Calixtlahuaca y San Pedro Totoltepec ubicadas al noreste del municipio (Gob. Edo. Mex, 2015).

Entre 1983 y 1986 el gobierno del estado otorgó facilidades y estímulos a la industria de exportación, una de las ramas con más apoyo fue la automotriz, por ello en esta época se instalaron grandes empresas como General Motors y Chrysler. Asimismo en este periodo se crearon cinco parques industriales: Cerrillo I y II, San Antonio Buenavista y Exportec I y II, ubicados al oriente de la ciudad de Toluca (Gob. Edo. Mex, 2015).

Por su parte el período de 1987 a 1990 se caracterizó por la consolidación de los parques industriales destinados a la industria de exportación, también durante esta época se contaba con tres nuevos parques industriales en proceso en el corredor industrial Toluca-Lerma, así como seis naves en construcción.

Como resultado de las políticas de descentralización industrial en la metrópoli se establecieron en total 20 parques industriales; 10 en Toluca, 7 en Lerma, 2 en Ocoyoacac y 1 en San Antonio la isla. Por otra parte los municipios en algunos municipios de la metrópoli, principalmente Almoloya de Juárez, Zinacantepec, y San Mateo Atenco donde se instalaron varias empresas, principalmente en zonas conectadas por carreteras estatales y federales que facilitaban vinculación con las demás industrias de la metrópoli.

Hasta antes de la descentralización de la industria, las oportunidades de empleo se concentraban en tres municipios; Lerma, Toluca y Metepec, sin embargo la población ocupada en el sector secundario y terciario incremento su participación en municipios periféricos, lo cual fue resultado de una redistribución de las actividades económicas. (Gaspar y Orozco: 2015).

Todo esto se vio reflejado en la composición de la población ocupada en los municipios de la Zona Metropolitana, que en el caso del sector primario pasó de 30% en 1970 a 9% en 1990, mientras que en el sector secundario pasó de 30% a 38% respectivamente, esto se vio reflejado principalmente en los municipios de Almoloya de Juárez con 20%, Chapultepec 22%, Rayón 21% y Zinacantepec, San Mateo Atenco y Ocoyoacac con 16.5% (ver tabla 3.7).

Debido a este desarrollo industrial, el crecimiento poblacional, derivado de la intensa emigración de las áreas rurales y del Distrito Federal hacia estos municipios, se aceleró impactando en la demanda de vivienda y suelo causando

una mayor urbanización y desembocando en la aceleración de la dinámica de metropolización de Toluca.

De acuerdo con Orozco y García (2014) el establecimiento de la moderna red de comercialización así como las cadenas de supermercados se instituyó con mayor fuerza en la zona metropolitana de Toluca durante diez años de 1990 a 2000

En el municipio de Metepec en 1991 se construyó el primer centro comercial denominado Plaza las Américas, único en su tipo hasta entonces dentro de la zona metropolitana de Toluca, que sería el detonante, de la construcción y desarrollo de nuevas instalaciones comerciales entre ellas, Galerías Metepec construida durante 1998, la cual amplió y diversificó la oferta comercial y de servicios en esta parte del área metropolitana así como Chedraui instalada en 2001 (ipomex: 2010).

También durante la década de los 90 se construyó al noreste del municipio de Toluca a un costado de la vialidad Alfredo del mazo el centro comercial Carrefour (durante 1995) mismo que detonó la instalación de otros servicios comerciales, entre los más importantes Walt-Mart instalado en 2003, Home depot en 2008 y las plazas comerciales Luna y El punto (Orozco y García: 2014).

En el municipio de Zinacantepec a mediados de la década de los noventa se fueron instalando algunos comercios (de distintos giros) a los costados de la vialidad Adolfo López Mateos, principalmente comercios relacionados con el transporte (talleres, refaccionarias) así como hoteles, centros nocturnos, restaurantes de comida rápida y el supermercado Comercial Mexicana, asimismo durante el año 2000 se estableció Walt-mart, estableciéndose un nuevo corredor comercial en este municipio (Orozco y García: 2014).

Por otro lado al oriente de la zona metropolitana se instalaron grandes comercios ancla como plazas outlet Lerma, ubicada en el kilómetro 50 de la carretera México-Toluca, inaugurada en 2001 y Plaza Sendero ubicada a un costado de la avenida Miguel Alemán, la cual se construyó en 2006 (Orozco y García: 2014).

La descentralización de las actividades del sector terciario en la zona metropolitana ocasionaron un cambio en el patrón de ocupación de la población, los municipios donde predominaban las actividades primarias y secundarias ocupaban un número mayor de población en las actividades del sector terciario.

Durante la década de 1970 los municipios con más de un cuarto de su población ocupada en el sector terciario eran Toluca (43.8%), Metepec (27.7%) y Ocoyoacac (25.2%). Para la década de 1980 se mantuvieron los mismos municipios pero con un porcentaje más alto: 36.7%, 30.8% y 25.6% respectivamente. Ya para la década de 1990 todos los municipios contaban con más de un cuarto de su población ocupada en actividades del sector terciario a excepción de Almoloya de Juárez con un 22% (ver tabla 3.7) (INEGI:1970-2010).

Tabla no. 3.7 Distribución de personas ocupadas por sector en ZMVT															
	1970			1980			1990			2000			2010		
	Prim.	Sec.	Terc.	Prim.	Sec.	Terc.	Prim.	Sec.	Terc.	Prim.	Sec.	Terc.	Prim.	Sec.	Terc.
Almoloya de Juárez	65.0	16.6	10.7	55.3	14.4	10.1	35.4	37.4	22.2	18.80	6.44	4.90	5.8	33.3	58.3
Calimaya	61.1	13.2	15.8	43.4	14.2	16.8	30.8	30.8	32.3	8.24	1.94	2.28	11.4	30.8	57.3
Chapultepec	49.0	18.7	22.4	34.3	23.5	21.6	22.2	40.8	34.4	0.95	0.42	0.26	7.5	33.6	58.2
Lerma	47.6	24.3	22.6	27.1	28.6	19.0	11.9	50.1	33.4	6.75	8.83	6.70	3.2	46.1	49.8
Metepec	31.7	34.2	27.7	9.8	30.9	30.8	3.9	35.9	56.2	4.95	11.90	16.27	1.0	24.2	73.2
Ocoyoacac	38.3	28.7	25.2	18.9	29.7	25.6	10.9	45.3	41.3	3.88	3.95	3.26	3.9	38.2	56.7
Otzolotepec	56.2	17.6	18.6	43.9	16.8	17.6	19.6	37.2	38.3	5.33	4.03	3.24	6.7	41.0	50.6
Rayón	54.9	18.3	17.9	30.8	23.2	16.1	20.2	40.0	36.1	1.40	0.73	0.39	10.8	36.7	52.3
San Antonio la Isla	48.4	24.9	18.6	34.2	19.9	21.9	33.8	34.8	26.6	2.11	0.79	0.51	15.7	32.5	51.1
San Mateo Atenco	28.1	41.0	24.1	16.1	38.6	21.2	4.8	57.6	35.2	1.25	5.89	3.34	1.3	40.4	56.8
Temoaya	69.9	7.0	15.3	52.4	6.8	17.7	26.5	22.9	46.0	11.89	2.28	2.61	9.4	24.9	64.9
Toluca	17.3	31.2	43.8	10.6	22.2	36.7	4.1	33.3	59.4	19.05	41.86	47.55	1.2	27.1	71.0
Xonacatlán	49.1	28.4	14.6	32.4	23.0	16.3	15.7	43.9	37.7	4.08	3.25	1.79	5.0	37.6	56.6
Zinacantepec	50.0	22.3	20.1	31.5	20.3	19.0	19.5	38.8	37.2	11.32	7.69	6.92	8.2	35.1	56.1

Fuente: INEGI

Como se observa en la tabla 3.7 la dinámica de desarrollo económico tiende a la tercerización de las actividades, en casi todos los municipios que integran la zona metropolitana más del 50% de las personas ocupadas se encuentran inmersas en actividades relacionadas con el comercio y servicio. Los municipios con los índices más altos son Metepec y Toluca.

La ocupación territorial de la Zona Metropolitana de Toluca es congruente con un patrón difuso, disperso y fragmentado en el que se destacan las economías de urbanización generadas por los centros comerciales y de servicios descentralizados. Aquellos espacios en los que se concentran las actividades de compra y venta de productos y servicios que abastecen un área de mercado o zona de influencia y se localizan en los lugares con densidades elevadas de población (Alegría, 1994).

### **3.4 Configuración policéntrica de la ZMT, Principales subcentros**

Como se ha mencionado a lo largo del capítulo la dinámica demográfica, económica y urbana (en términos de desarrollo de equipamiento y vialidades) han influido de manera determinante en la consolidación de la ZMT y posteriormente de la configuración policéntrica de ésta. Según lo propuesto por Garrocho y Campos (2007) así como por Gaspar y Orozco (2015) concuerdan en que la ZMT tiene una estructura policéntrica.

Por una parte, del análisis de Garrocho y Campos, se remota su propuesta de clasificación de los subcentros de la zona metropolitana de Toluca de acuerdo a con la variable de densidad de empleo (en el sector terciario), su perfil económico y lógica de funcionamiento en el contexto metropolitano. De acuerdo con estos autores los nodos son una concentración de empleos de magnitud suficiente para tener efectos significativos en el funcionamiento de la ciudad, especialmente en lo que se refiere a precios del suelo y distribución de la población.

En este estudio se destaca la importancia de dos grandes fuerzas económicas que definen de manera general la distribución del empleo; las economías de aglomeración y los costos de congestión. La primera se refiere a todas las ventajas que obtienen las grandes firmas por el hecho de permanecer juntas en el espacio y compartir desde servicios, mano de obra especializada, hasta publicidad e infraestructura. La segunda se refiere al movimiento de personas y bienes en la ciudad, entendiendo que a menores costos de congestión mayor será la movilidad, por el contrario a mayores costos de congestión la movilidad tienda a disminuir. La población pretende adquirir bienes y servicios de los lugares

más próximos por lo que la oferta tiende a acercarse a la demanda creando aglomeraciones de comercio y servicios que paulatinamente se convierten en subcentros.

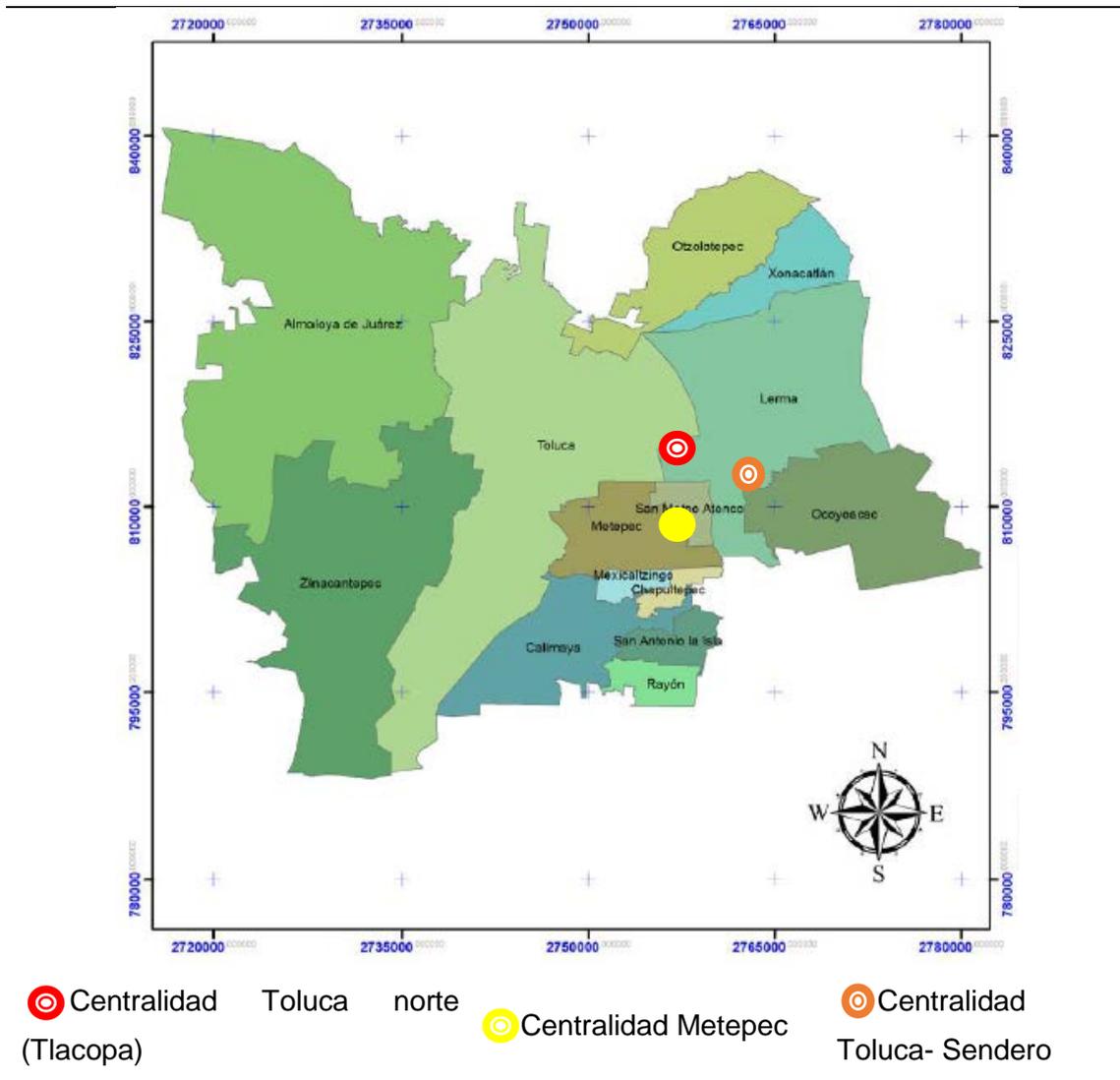
De acuerdo a estos criterio Garrocho y Campos (2007) determinan que existen 10 subcentros urbanos de empleo terciarios los cuales son: 1) Toluca centro, 2) Tablajeros- Tollotzin, 3) Terminal - Mercado Juárez, 4) La maquinita, 5) SEDAGRO, 6) Galerías Metepec, 7) Centro de Lerma, 7) San Mateo Atenco Centro, 8) Central de abastos, 9) Toluca Norte y 10) Juzgados y Hospitales.

Por su parte Gaspar y Orozco (2015) elaboran un análisis de la estructura terciaria de la Zona Metropolitana de Toluca, el cual se encuentra basado en la densidad y en el tipo de comercios y servicios, haciendo hincapié en la dinámica que desencadena la instalación de centros comerciales en el territorio. Además en este estudio se presta especial atención a la distribución de la población y de los patrones de ocupación del territorio metropolitano pues son considerados como factores que permiten una primera aproximación al potencial de mano de obra y a la demanda de bienes de consumo que oferta el sector terciario.

En este estudio se determina que existen seis aglomeraciones de comercios y servicios, entre las más importantes se encuentran; Metepec (Galerías), Zona Aeropuerto (Plaza sendero), Lerma (Plazas Outlet) y Toluca norte (Chedraiu). El trabajo concluye que en estos espacios urbanos, la actividad comercial ha adquirido una relevancia importante, convirtiéndose en nodos de comunicación y de intercambio social que contribuyen en la dinámica y el proceso de urbanización de un territorio y los cuales pueden ser considerados como subcentros (Gaspar y Orozco: 2015).

Ambos análisis coinciden en que el traslado de las actividades terciarias a la periferia contribuye con la formación de un patrón de ocupación territorial dispersa y poli-céntrica que se asocia a una organización espacial en red. Basados en estos estudios y el análisis demográfico y económico antes realizado podemos decir que existen en la ZMVT tres subcentros principales; Metepec (Galerías), Toluca Zona Aeropuerto y Toluca Zona Norte (ver figura 14).

Figura 14: Localización de las nuevas centralidades, en la zona metropolitana de Toluca



Fuente: elaboración propia con base en cartografía de INEGI y PDUT 2013

La concentración de servicios, cada vez mayor, en los municipios metropolitanos de Toluca y Metepec en áreas diferentes a su centro tradicional, ha conformado nuevos espacios centrales, los cuales han tendido a especializarse jugando un papel específico en la actual dinámica metropolitana.

Dentro de estos nuevos centros se encuentra el constituido en Metepec, municipio que ha tendido a concentrar población de altos ingresos (10.6% percibe más de 10 salarios mínimos) además tiene el primer lugar en cuanto al índice de desarrollo humano en la entidad, catalogado como Muy alto, alcanzando en 2013 un IDH de 0.825, lo que sugiere que existe un bajo grado

desigualdad en cuanto al acceso a servicios de salud, educación y percepción de ingresos (IDHMM, 2014).

Esta nueva centralidad se encuentra ubicada al noroeste del municipio entre los costados de la avenida José María Pino Suárez, ésta se conformó en torno a la instalación los centros comerciales de Plaza las Américas y Galerías Metepec (ver imágenes 1 y 2) los cuales se estructuran a partir de tiendas departamentales (que funcionan como tiendas ancla) y tiendas especializadas en diferentes rubros.

Imagen 1: Galerías Metepec



Fuente; Google Street view, 2015 ,

URL:<https://www.google.com/maps/place/Galer%C3%ADas+Metepec/>

Imagen 2: Plaza las Américas



Fuente: obtención propia

Posterior al establecimiento de estos centros comerciales fueron apareciendo varias plazas comerciales, entre ellas: Plaza Península, Pabellón Metepec, Plaza las Fuentes, Plaza del Ángel, Plaza Izar y centro comercial San Carlos, tiendas departamentales (Chedraui, Garis, Homedepot, Soriana, Sam's Club, Walmart, Suburbia, Comercial Mexicana). Así como varios servicios especializados como clínicas médicas (la Torre de Especialidades Médicas y Medica San Ángel), concesionarias de autos (Honda, VW, Nissan, Kia, Seat, Hyundai, Mercedes Benz) y escuelas privadas (Instituto Cultural Panamericano, Colegio las Américas, IUEM, UVM, etc.), en general en esta centralidad existe una gran variedad de servicios especializados como: bufets jurídicos, agentes de bienes raíces, agentes de seguros, entre otros.

Esta centralidad es una de las aglomeraciones comerciales más importantes en la zona metropolitana debido a la cantidad y variedad de servicios ofertados (cuenta con 2678 establecimientos de 107 tipos diferentes de comercios y servicios, cabe señalar que no se tomaran en cuenta como representativo el pequeño comercio), pese a esto la centralidad ha tendido a especializarse en servicios de abasto, servicios médicos y servicios educativos.

Otra nueva centralidad de la metrópoli, se ubica al noreste del municipio de Toluca a los costados del Boulevard Miguel Alemán Valdés al noreste de la metrópoli, ésta ha adquirido gran importancia no solo para la zona metropolitana sino también para la región centro del país, debido al servicio que proporciona el aeropuerto internacional Adolfo López Mateos y a que es considerado el sexto más importante en el país por la cercanía y la estrecha relación que existe con la ciudad de México (el universal: 2011-05-25 )

Esta centralidad se conformó en torno al establecimiento del aeropuerto, hecho que motivó la instalación de varios servicios y comercios complementarios a éste, uno de los establecimientos que precedió a la construcción del aeropuerto, y una de las más importantes para esta zona, fue el del centro comercial Plaza Sendero el cual originó la construcción de más servicios aledaños a éste como los hoteles City Express Toluca y One (ver imágenes 3y 4 ).

Imagen 4: hotel City express



Fuente: Google Street view, 2015

URL:<https://www.google.com/maps/search/toluca+sendero/@19.2903858,-99.5570923,17z/data=!3m1!4b1>

Imagen 3: plaza sendero toluca



Fuente: Google Street view, 2015

URL:<https://www.google.com/maps/search/toluca+sendero/@19.2903858,-99.5570923,17z/data=!3m1!4b1>

Asimismo en esta zona fue predominando la instalación de servicios como; hoteles (City Junior, Fiesta Inn, Courtyard, Quinta Del Rey Express, Holiday

Inn.)(Ver imagen 17) bancos (HSBC, Santander, Bancoppel, BBVA, Banorte) así mismo podemos encontrar algunas instituciones como Infonavit y CENCAD cruz roja (centro nacional de capacitación y adiestramiento). Y a diferencia de la nueva centralidad de Metepec, ésta cuenta con servicios especializados como: servicios de transporte terrestre y aéreo, renta de vehículos (Servicios Aéreos Across), servicios de correo (FedEx, DHL) estacionamientos, agencias aduanales.

El número total de servicios ofertados en esta zona es de 230 (de 67 diferentes tipos de comercio y servicios) gran parte de estos servicios complementan el funcionamiento del aeropuerto, por ello podemos decir que esta centralidad está especializada en los servicios de hospedaje, transporte aéreo y servicios aduanales (DENUE, 2015).

Finalmente en la zona metropolitana podemos encontrar una nueva centralidad localizada al noroeste del municipio de Toluca a los costados de la vialidad Alfredo del Mazo (esta conecta con el norte del Estado).

Esta nueva centralidad se conformó en torno al establecimiento de la tienda comercial Chedraui (antes Carrefour) misma que motivo la instalación de comercios similares como Wal-Mart y Homedepot y posteriormente la instalación de plazas comerciales (Plaza El Punto, Plaza Luna, Plaza Puerto Madero, Plaza los Frailes) (ver imágenes 5 y 6).

Imagen 5: Chedraui

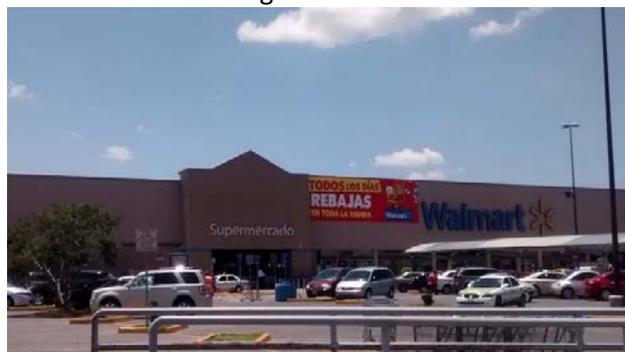


Fuente Google Street view, 2015

URL:

<https://www.google.com/maps/place/CHEDRAUI+TOLUCA+ALFREDO+DEL+MAZO>

Imagen 6: Wal-Mart



Fuente Google Street view, 2015

URL:

<https://www.google.com/maps/place/CHEDRAUI+TOLUCA+ALFREDO+DEL+MAZO>

Del mismo modo en esta centralidad se fueron estableciendo servicios bancarios (HSBC, Santander, Banbajío, BBVA) establecimientos de cadenas comerciales

(Sams Club, Suburbia, Office Depot, Tok´S, Mc Donals, Vips, Burguer King, Kfc, Waldos,)

Así mismo esta centralidad también cuenta con múltiples servicios como hospitales (Hospital General Dr. Nicolás San Juan, Hospital Regional Adolfo López Mateos) y dependencias del gobierno (Secretaría De Seguridad Social, Poder judicial De La Federación Delegación Federal De La SEP, Juzgados Civiles Familiares y De Cuantía Menor De Toluca, Correos De México, Palacio Federal De Toluca, Comisión de Derechos Humanos Del Estado De México, Archivo Notarial Del Estado, Instituto De La Función Registral Toluca, Almacén De La Secretaría De Gobierno, Rastro Municipal). Esta centralidad cuenta en Total con 608 establecimientos comerciales y de servicios (de 77 categorías distintas), y debido a su composición puede decirse que se especializa en servicios de abasto y servicios gubernamentales (INEGI, 2010).

Estas centralidades muestran aspectos en común, por ejemplo:

- Todas se encuentren ubicadas a los costados de importantes vialidades regionales de la zona metropolitana.
- Todas las centralidades se han desarrollado en torno a plazas o centros comerciales
- Todos los centros comerciales se articulan en tiendas departamentales ancla.
- La instalación de las plazas comerciales han detonado el establecimiento de comercio similar o complementario a ellas.
- El pequeño comercio localizado en las áreas de las nuevas centralidades es afín a los servicios en que predominan en cada una de las centralidades.
- Cada centralidad ha tendido a especializarse en ciertos servicios.

**En relación al tercer capítulo** se puede decir que la conformación de las nuevas centralidades en un ámbito metropolitano, como se aprecia en los casos de América latina (Quito Ecuador, Lima Perú, Buenos Aires y Ciudad de México) está basada en un proceso de urbanización, crecimiento poblacional y tercerización de las actividades económicas.

En el caso de la Zona Metropolitana de Toluca este proceso de desarrollo económico, urbano y poblacional se dio en 3 etapas, en las que se puede distinguir la forma en la que la ciudad pasó de presentar una estructura urbana monocéntrica a otra de tipo policéntrico:

1. La etapa uno, que abarca de 1940 a 1960: este periodo se caracteriza por la predominancia de las actividades primarias (agricultura) y por el inicio de la dinámica de desarrollo industrial, caracterizado, de 1940 a 1954 por tratarse de pequeñas empresas familiares y talleres de tipo artesanal, enfocados al mercado local y localizado de manera dispersa en la ciudad. Así mismo, durante esta fase, se desarrollaron importantes obras de infraestructura vial, como la construcción de las vialidades primarias Tollocan (que delimitaba es área urbana de Toluca) José María Pino Suarez (al sureste) y Adolfo López Mateos (al suroeste).

Posteriormente en 1955 se estableció un área industrial localizada al oriente de la ciudad de Toluca, a lo largo de la carretera México – Toluca. Hecho modificó radicalmente el patrón de localización habitacional, pues modifico el patrón de localización de promociones inmobiliarias, localizándolas en torno al área industrial donde empezaban a surgir algunos barrios obreros.

Este proceso de localización industrial, hacia la periferia oriente de la ciudad de Toluca y la construcción de las diferentes redes viales, impactó de manera decisiva la transformación de la ciudad, no sólo porque supuso su expansión física y el inicio de las dinámicas de integración de los poblados rurales de la periferia, sino porque propició el primer paso de las dinámicas de metropolización, que en la siguiente década se expandiría hacia los municipios colindantes al sur y oriente de la capital estatal.

Durante esta etapa se observa una estructura urbana monocéntrica, siendo Toluca el principal centro económico, y lugar donde se concentraban las sedes de gobierno más importantes y la mayoría de servicios como escuelas, hospitales y diversos comercios. Si bien cada

municipio contaba con su propio centro tradicional la ciudad de Toluca ejercía poder de atracción e influencia sobre diversos municipios como San Mateo Atenco, Lerma y Metepec, entre otros, principalmente por su capacidad como centro de intercambio y de concentración de servicios.

2. Etapa dos, que podemos llamar de reconfiguración urbana de Toluca (1960-1990): Durante este periodo la dinámica de industrialización se consolida y como parte de la política de impulso del gobierno estatal hacia la inversión nacional y extranjera, interviene en dos líneas fundamentales: por una parte desarrolló una amplia política de inversión en infraestructura eléctrica y carretera y por otra se impulsó la oferta de suelo a bajo costo para la instalación de nuevas plantas fabriles (parques y zonas industriales), esta última línea ocasiona una descentralización de la localizándola en municipios como Zinacantepec, Metepec, San Mateo Atenco y Almoloya.

A consecuencia del auge industrial, la necesidad de mano de obra y descentralización de la industria, el aumento de población alcanza uno de sus mayores índices incrementando poco más del 100% de población total. Debido a esto se incrementó la construcción de fraccionamientos principalmente en los límites de Toluca, Metepec, Lerma y Zinacantepec (en orden de importancia).

Durante este periodo se conturbaron los municipios de Metepec, Lerma, Zinacantepec con la ciudad Toluca, con ello la ciudad empezó a desenvolverse en un contexto de Zona Metropolitana.

En esta fase se pueden distinguir cinco zonas en la ciudad: la primera es el centro tradicional de Toluca, caracterizado por su uso habitacional y altos niveles de ocupación y mezcla de usos de suelo con actividades: administrativas, económicas y culturales, el cual sigue ejerciendo una fuerte influencia en los municipios de la ZMVT. La segunda zona es el corredor Toluca- Lerma que se distingue por ser el área de concentración industrial más importante. La tercera es la zona entre Toluca y Metepec

(zona de la Terminal y Mercado Juárez), donde existe un gran número de fraccionamientos habitacionales (la mayoría de ellos residenciales) y algunos locales comerciales dispersos. La cuarta zona es la del Aeropuerto que tiene un uso habitacional disperso (de tipo popular y medio) y actividad agrícola. Y finalmente la zona de conurbación entre Toluca y Zinacantepec donde se observan algunos fraccionamientos de la mayoría de tipo popular y pequeños comercios dispersos. .

Al finalizar esta etapa se pueden observar la emergencia de nuevos espacios de empleo, servicios y comercio, es decir se dio una descentralización de actividades secundarias y terciarias en la ZMVT, formando así un nuevo patrón de crecimiento territorial. Entonces pese a que la zona metropolitana sigue predominando una estructura monocéntrica, se puede decir que es a partir de este momento cuando surgen los primeros indicios de un funcionamiento policéntrico, característico de la actual dinámica metropolización.

3. Etapa tres de 1990 a 2010: Durante este periodo la población incrementa cerca del 42% y la promoción inmobiliaria se concentra en los municipios de Toluca, Metepec, Zinacantepec, Lerma, Almoloya y Calimaya (en orden de importancia). Como consecuencia de esta realidad la estructuración y funcionalidad del espacio metropolitano se modificó, ya que en las áreas habitacionales emergentes se incrementó la demanda de infraestructura y servicios, principalmente de ocio y abasto por lo que el centro tradicional (Toluca) resultó insuficiente para abastecer a toda la población de la zona metropolitana.

Este hecho desencadenando en la descentralización de las actividades terciarias, lo cual se evidencio con la aparición de nuevos núcleos de servicios; en el municipio de Metepec, se detonó a partir de la creación de plazas comerciales (Plaza las Américas en 1990, Pabellón Metepec en 1996 y Galerías Metepec en 1998), en la zona noroeste de Toluca con la construcción de centro comercial Chedraui en 1995, en Zinacantepec con el establecimiento de centro comercial Walt-mart, en Lerma con la

construcción de Las Plazas Outlet Lerma en 2001 y en la zona noreste de Toluca (aeropuerto) con la construcción de Plaza sendero en 2006.

En esta última fase se presenta la consolidación del policentrismo metropolitano a través de una reconfiguración urbana y del rompimiento de la estructura compacta de la ciudad en su conjunto, donde el centro “tradicional” pierde su primacía con la aparición de nuevos espacios de concentración comercial, de servicios (públicos y privados), transporte, espacios residenciales, espacios que se consolidan como nuevas centralidades y que fungen un papel determinante en la dinámica de la ciudad.

En concordancia con la teoría del ciclo de vida urbano de Pacione (2005) la presencia de nuevos centros en la ZMT aparece entre la etapa de Suburbanización y Desurbanización, lo que se confirma que la ciudad tiene una estructura policéntrica a diferentes escalas. Tal como en los casos descritos de ciudades latinoamericanas las nuevas centralidades se distinguen por ser espacios de concentración económica, de población, empleo e infraestructura y especialización económica. Además estos espacios experimentaron un proceso de reconfiguración y ocupación del suelo, así como una revalorización del espacio (llegada de clases altas).

La ocupación territorial de la Zona Metropolitana de Toluca es congruente con un patrón disperso y fragmentado en el que se destacan las economías de urbanización generadas por los centros comerciales y de servicios descentralizados. Aquellos espacios en los que se concentran las actividades de compra y venta de productos y servicios localizan en los lugares con densidades elevadas de población.

El proceso actual de integración y estructuración policéntrica a escala metropolitana, solamente es posible entenderlo a partir de un análisis histórico de los patrones de organización económica, industrial y poblacional, por ello este análisis es necesario para comprender el caso particular de la nueva centralidad Tlacopa.

## **CAPÍTULO 4: Descripción y análisis de la zona de estudio (Nueva centralidad Tlacopa)**

El objetivo general del presente capítulo es realizar un análisis de las transformaciones económicas, demográficas y territoriales derivadas de la nueva centralidad localizada al noreste de la ZMVT, con la finalidad de establecer las características y cambios del entorno antes durante y después de la configuración como nuevo centro, para ello se realiza un análisis que abarca de un periodo de 1970 a 2010.

La metodología que se utilizó para la elaboración del capítulo se basó en la selección de variables retomadas de los casos de estudio y las aportaciones conceptuales de teorías que hacen referencia a la policentralidad de las ciudades, estas son: cambio en la dinámica económica, poblacional, vivienda y configuración del entorno urbano. Estos factores fueron analizados en las delegaciones Independencia, La Maquinita y San Lorenzo Tepaltitlan.

Este capítulo se encuentra dividido en tres apartados el primero hace referencia a la descripción general del área de estudio, que nos ayudarán a comprender su localización en un contexto metropolitano.

La segunda parte presenta un ejercicio de análisis en el que se comparan las principales variables socioeconómicas, que nos permiten determinar cuáles han sido las transformaciones de la zona de estudio así como una visión del antes y después de la conformación de la nueva centralidad.

La tercera parte se refiere a la descripción y análisis de las actividades económicas desarrolladas en la zona de estudio las cuales nos permiten entender su jerarquía como centralidad y su especialización si es que lo está. El resultado de estas correlaciones permitirá corroborar o negar la propuesta hipotética de la investigación.

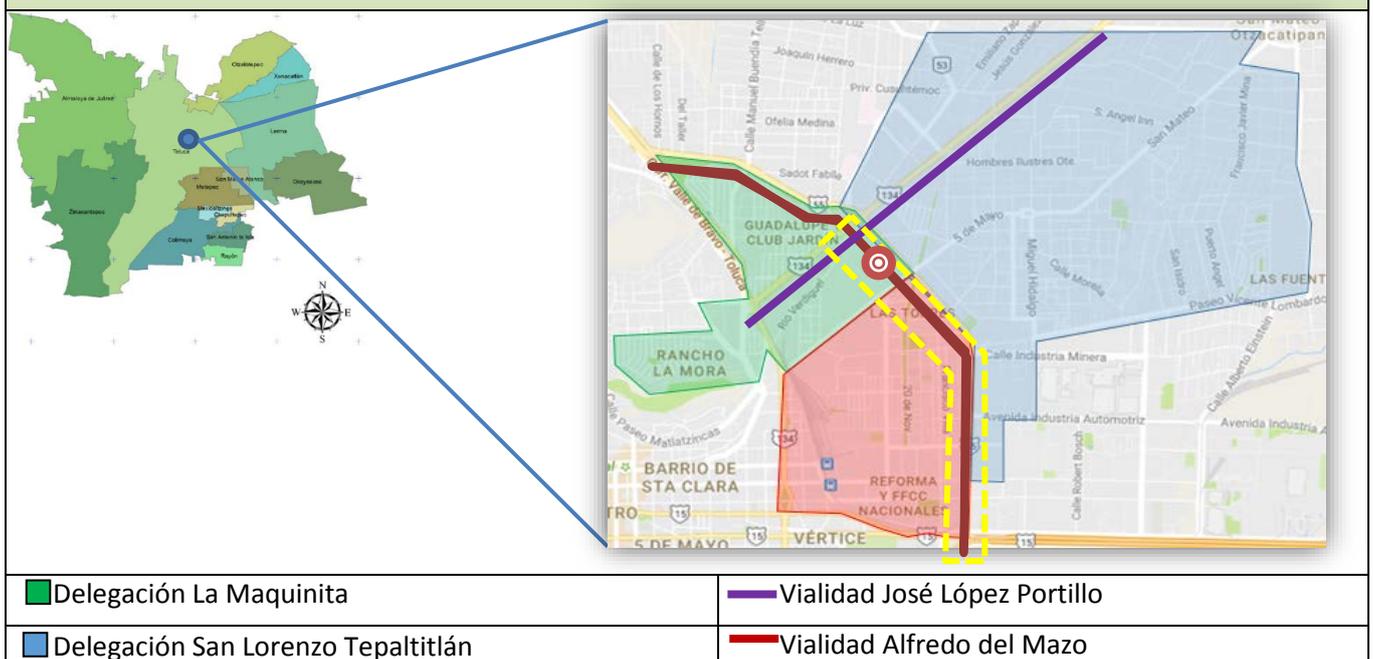
#### 4.1 Características generales

##### A) Delimitación y localización

La nueva centralidad Tlacopa se localiza al noreste del municipio de Toluca, entorno al punto de intersección entre las vialidades primarias Alfredo del Mazo y José López Portillo, pues es en este punto donde se concentran la mayor cantidad de enclaves comerciales y actividades terciarias, tal como se observa en la figura 15.

Debido a que físicamente la centralidad no se localiza en una solo demarcación territorial, si no que abarca territorio de distintas delegaciones es necesario delimitar el área total para poder comprender su conformación, relación y efectos ocasionados en su entorno inmediato. Como se observa en la figura 4.1 esta centralidad ocupa parte de las delegaciones de San Lorenzo Tepaltitlán, Independencia y La Maquinita (Ver figura 15).

Figura 15: Delegaciones que componen la nueva centralidad Tlacopa



	 Tienda departamental Chedraui
 Delegación Independencia	 Area de concentracion del comercio
Fuente; elaboración propia en base a Bando municipal del municipio de Toluca, 2016	

## B) Antecedentes

La zona de estudio se ubica en lo que hasta 1957 fueron los ejidos de San Lorenzo Tepaltitlan (Cabe mencionar que la delegacion San Lorenzo tepaltitla forma parte de los poblados en Toluca, que tienen un origen prehispánico, prueba de ello es su iglesia la cual tiene mas de 100 años de antigüedad.) y Santiago Miltepec, estos formaban parte del sistema de ejidos del municipio de Toluca que fueron resultado del reparto agrario en 1940 (Montes de Oca, 2001).

Durante la década de los 40 la mayor parte del territorio de estos ejidos estaban dedicados al desarrollo de actividades agrícolas, sin embargo a principios de esta década existían cerca de 273 viviendas. Dichas viviendas se encontraban aisladas y dispersas a lo largo del territorio ejidal, éstas no contaban con servicios de agua entubada ni red de drenaje (Montes de Oca, 2001).

De 1940 hasta 1956 debido al crecimiento natural de la población y a los movimientos migratorios, impulsados por la inserción de actividades industriales en el municipio (a finales de los cincuentas), incrementó el número de asentamientos irregulares, en la zona noreste de Toluca (Aguílera y Corral: 1992).

Esto ocasionó un incremento en la demanda de servicios públicos y por lo tanto un incremento en los gastos del estado para su dotación. Este hecho impulsó al gobierno del municipio a regular las áreas ocupadas por viviendas en los ejidos (Aguilera y Corral: 1992).

En 1957 surgen los primeros intentos por consolidar y regular estas áreas habitacionales, esto fue promovido por las asociaciones de colonos, pero es hasta 1958 cuando se decreta la ley de fraccionamientos y a partir de 1962 cuando el Gobierno del Estado mediante la Ley de Obras Públicas y Privadas reglamenta la subdivisión y fusión de predios para captar un mayor número de ingresos. (Aguilera y Corral: 1992).

Esto benefició a las áreas habitacionales ya que se mejoró la red de vialidades primarias así como la prestación de los servicios de electricidad y agua potable, hecho que elevó el precio de los predios y el impuesto predial, por lo que los ejidatarios y propietarios originales, se vieron obligados a vender sus tierras (Aguilera y Corral, 1992).

La venta de predios fue aprovechada por instituciones como IMSS e ISSSTE que destinaron parte de sus recursos para la construcción de viviendas populares para sus derechohabientes en esta zona del municipio (Aguilera y Corral, 1992).

A partir la década de 1960 hasta 1990, San Lorenzo Tepaltitlan y Santiago Miltepec, se componía de Fraccionamientos desarrollados por inmobiliarias, fraccionamientos desarrollado por instituciones gubernamentales, fraccionamientos de viviendas aisladas promovidos por asociaciones de colonos y algunas áreas de ocupación habitacional irregular, todos ellos de tipo popular, así como de algunas industrias y pequeño comercio disperso que abastecía de productos básicos a los habitantes de estas delegaciones, así como pequeñas empresas manufactureras como herrerías, carpinterías, etc. (Aguilera y Corral, 1992).

## **4.2 Transformaciones socioeconómicas y de la vivienda**

### **A) Delegación Independencia**

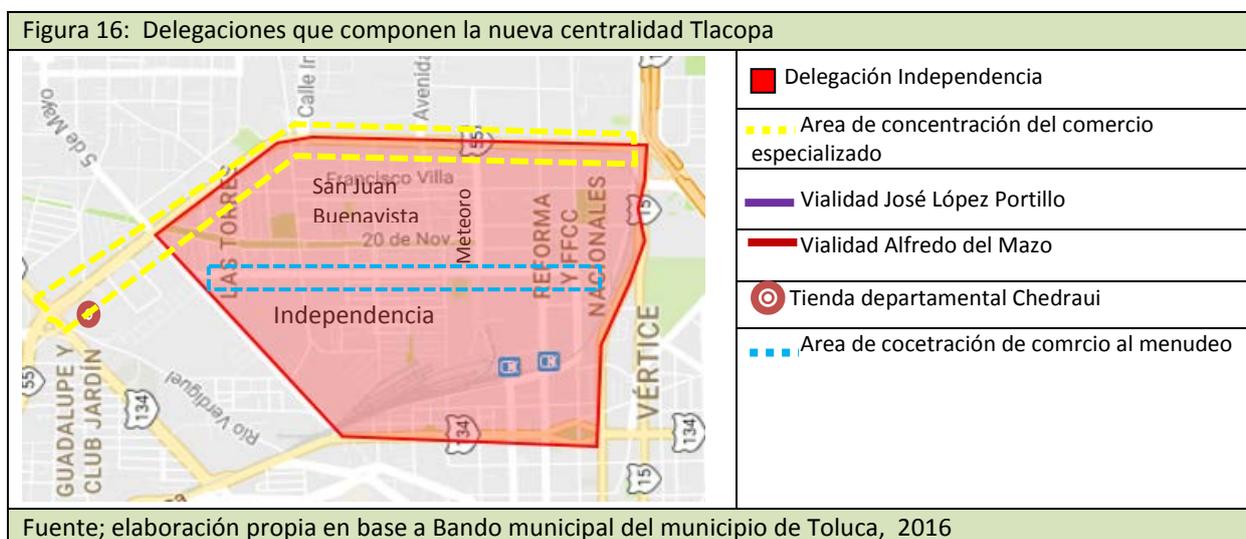
La delegación Independencia está conformada por 5 fraccionamientos, en general estos fueron desarrollados por promotores inmobiliarios desde finales de la década de 1950 hasta 2009.

El primer fraccionamiento que se estableció en esta delegación fue Ferrocarriles Nacionales, establecido en 1958, este inició como un fraccionamiento industrial y posteriormente fue incorporando algunas viviendas, le siguió San Juan Buenavista donde durante la década de 1960 de establecieron viviendas populares aisladas, posteriormente se estableció Independencia, este inició su construcción desde 1967 y se fue expandiendo a través de nuevas secciones hasta 1976. Posteriormente se estableció El Meteoro en 1978 y se consolidó en 1985 y finalmente se construyó el conjunto Torres el cual inició su construcción

desde el año 2000 y se fue consolidando mediante nuevas secciones hasta 2009 (ver tabla no.4.1) (IPOMEX,2015).

Tabla No. 4.1 Conjuntos urbanos que constituyen de la delegación Independencia		
Nombre	Tipo	Año
Independencia, I, II, III, IV y V sección	Popular	1967-1969-1975-1976
Meteoro	Popular	1978-1985
San Juan Buenavista	Popular	Durante la década de 1950
Ferrocarriles Nacionales	Popular	1960
Torres	Medio	2000-2009
Vicenza	residencial	2015
Fuente: elaboración propia en base a GEM, 2010		

Dentro de los conjuntos urbanos que forman parte de esta delegación, los construidos hasta el año 1999 son de tipo popular (Ferrocarriles Nacionales, Meteoro, Independencia y San Juan Buenavista) y los edificados después de este año son de tipo medio (Las Torres) (ver tabla no.4.1) (ver figura no.16).



El fraccionamiento independencia se componen de dos tipos de viviendas; unifamiliares y multifamiliares, en cuanto a las viviendas unifamiliares, son regularmente viviendas dúplex adosadas en ambos lados, tienen una tipología de fachadas similares, poseen un espacio de estacionamiento individual, cuentan con todos los servicios básicos (luz eléctrica, drenaje y agua) y tienen

un área aproximada de construcción de 120m<sup>2</sup> (ver imagen 7) (C.Martínez, comunicación personal, 11 de Diciembre de 2014).

Respecto a las viviendas multifamiliares, se pueden encontrar agrupadas en edificios de 4 y 5 plantas donde cada edificio cuenta con 10 departamentos de entre 50 y 75m<sup>2</sup>. Estas viviendas cuentan con áreas comunes de estacionamiento, poseen los servicios básicos de luz eléctrica, drenaje y agua (ver imagen 7) (C. Martínez, comunicación personal, 11 de Diciembre de 2014).

En general en esta delegación existe un promedio de ocupación de 3.1 habitantes por vivienda, 70% de las viviendas cuentan con servicio de teléfono fijo y 58% cuenta con el servicio de internet. Asimismo tienen un grado promedio de estudios de 13.4, además 70% de sus habitantes están afiliados a alguna institución que le brinda servicios de salud (INEGI, 2010).

Imagen No 7: tipos de vivienda en el fraccionamiento Independencia



Fuente: google maps, 2016

URL: <https://www.google.com/maps/place/Independencia,+Toluca+de+Lerdo,+M%C3%A9xico/>

El fraccionamiento popular Meteoro se compone de viviendas unifamiliares dúplex adosadas en ambos lados, cuentan con área aproximada de entre 120 y 200m<sup>2</sup>, éstas tienen todos los servicios básicos (agua, luz eléctrica y drenaje), así mismo poseen un espacio de estacionamiento individual, tienen fachadas diferenciadas y cuenta con áreas verdes compartidas (ver imágenes 8) (G,Huerta, comunicación personal, 11 de Diciembre de 2014).

Este fraccionamiento tiene un promedio de ocupación de 3.4 habitantes por vivienda, 83% de estas viviendas cuentan con servicio de teléfono fijo y 53% tienen servicio de internet. En cuanto a sus habitantes: 71% de su población total son derechohabientes y tienen un grado promedio escolar de 13.3 (INEGI,2010).

Imagen No 8: tipo de vivienda en el fraccionamiento Meteoro



Fuente: google maps, 2016 URL:

<https://www.google.com/maps/place/Independencia,+Toluca+de+Lerdo,+M%C3%A9xico/>

El fraccionamiento popular San Juan Buenavista está conformado por viviendas unifamiliares aisladas y viviendas unifamiliares adosadas en un solo lado, éstas tienen una fachada y área de construcción diferenciada. En este fraccionamiento 95.3% del total de viviendas cuenta con todos los servicios básicos y tienen un promedio de 4.2 habitantes por vivienda (el promedio de ocupantes más alto de toda la delegación) (ver imagen 9) (INEGI, 2010).

Así mismo los habitantes de este fraccionamiento tiene un grado promedio escolar de 10.36 (el grado más bajo de toda la delegación Independencia) y un porcentaje del 72% de habitantes derechohabientes. Además 57% de las viviendas cuentan con teléfono fijo y solo 29% tienen servicio de internet (INEGI: 2010).

Imagen No 9: tipo de vivienda en el fraccionamiento San Juan Buenavista



Fuente: google maps, 2016

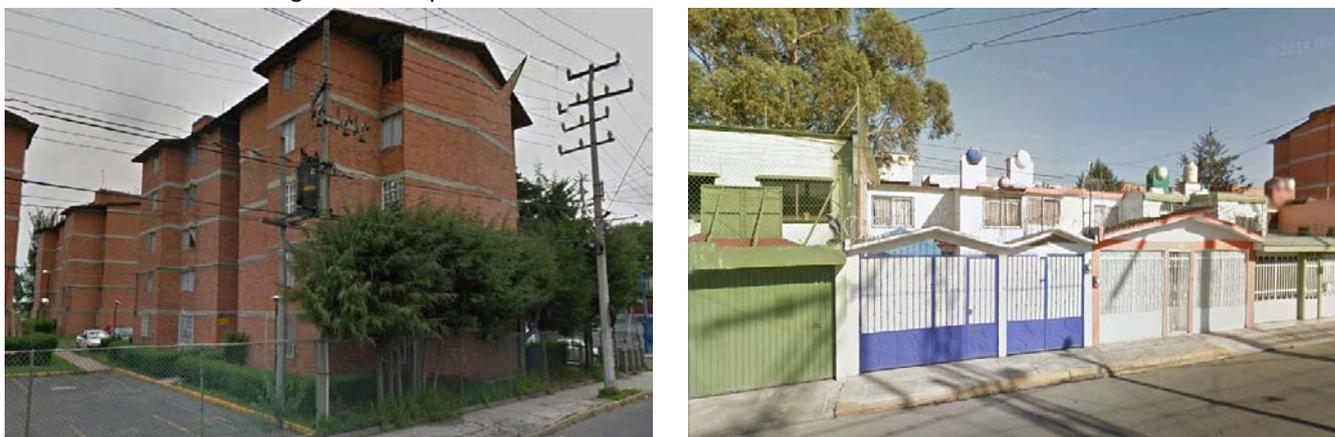
URL: <https://www.google.com/maps/place/San+Juan+Buenavista,+Delegaci%C3%B3n+Sta+Ana+Tlalpaltitl%C3%A1n,+Toluca+de+Lerdo,+M%C3%A9xico/>

El fraccionamiento ferrocarriles nacionales se compone de dos tipos de viviendas multifamiliares y unifamiliares, por una parte las viviendas multifamiliares tienen una mayor presencia en este fraccionamiento, las cuales se encuentran agrupadas en edificios de 5 pisos, cada uno de los cuales alberga 10 departamentos de entre 76 y 83m<sup>2</sup>, cuentan con todos los servicios básicos (agua, luz eléctrica, drenaje) así mismo tienen un área de estacionamiento común, así como un acceso controlado (ver imagen 10) (Propiedades,2015).

Por otra parte las viviendas unifamiliares son viviendas dúplex de entre 120 y 128m<sup>2</sup>, estas tienen todos los servicios básicos, tienen un espacio de estacionamiento individual, así como una fachada similar (ver imagen 10) (Propiedades, 2015).

En general en este fraccionamiento existe un promedio de ocupación de 3.4 habitantes por vivienda, además el 68% de las viviendas totales tienen servicios de teléfono fijo y 46% cuenta con servicio de internet. En relación a sus habitantes tienen un grado promedio escolar de 12.16, y del total de sus habitantes solo 69% está afiliado al seguro social (INEGI, 2015).

Imagen No 10: tipo de vivienda en el fraccionamiento Ferrocarriles Nacionales



Fuente: google maps, 2016

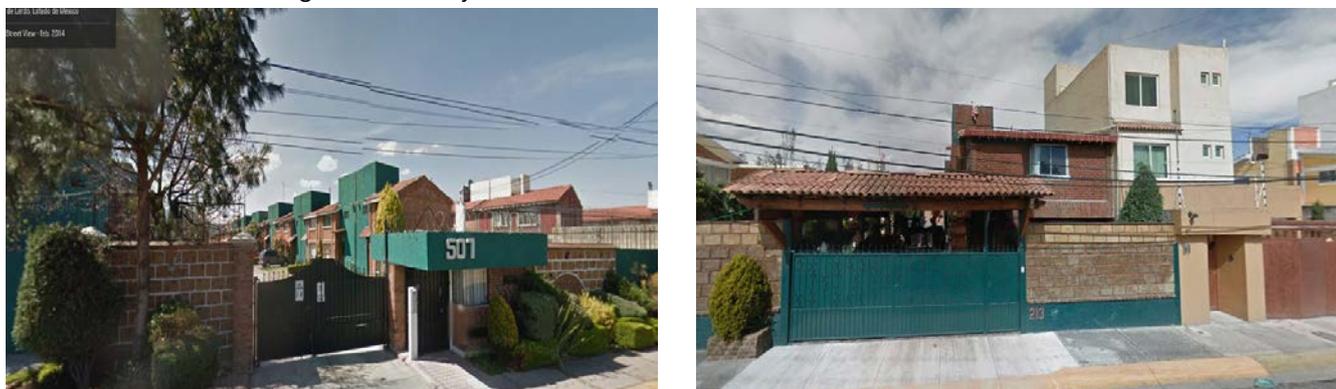
URL: <https://www.google.com/maps/search/colonia+ferrocarrules+nacionalestoluca/@19.2946289,-99.6449243,15z/data=!3m1!4b1>

El fraccionamiento las Torres se encuentra compuesto por viviendas unifamiliares adosadas en un solo lado, estas tienen una extensión aproximada de 280 a 300m<sup>2</sup>, además cuentan con espacios de estacionamiento (tanto individual como para visitantes), tienen un acceso controlado, cuentan con vigilancia las 24horas, estas viviendas tienen todos los servicios básicos (luz

eléctrica, agua, drenaje). Así mismo cuentan pequeñas áreas verdes y tienen una fachada similar pero con un diseño arquitectónico más detallado (Propiedades, 2015).

Este fraccionamiento tienen un promedio de 2.8 habitantes por vivienda, 75.3% de sus habitantes son derechohabientes y a diferencia de los fraccionamientos antes mencionados este cuenta con el grado promedio escolar más alto de toda la delegación siendo de 13.9. Así mismo 66.5% de las viviendas cuentan con el servicio de teléfono fijo y 58.5% cuentan con servicio de internet (ver imagen 11) (INEGI, 2015).

Imagen No 11: conjuntos urbanos residenciales en el fraccionamiento Torres



Fuente: google maps, 2016

URL: <https://www.google.com/maps/place/Las+Torres,+Toluca+de+Lerdo,+M%C3%A9xico/>

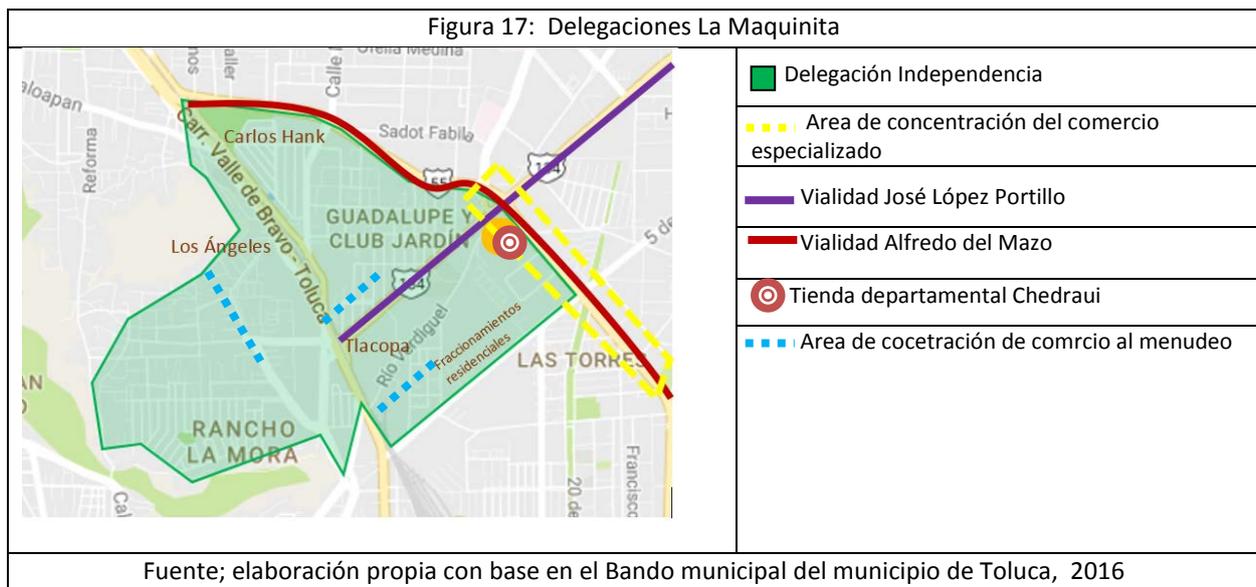
## B) Delegación La Maquinita

La delegación la maquinita se compone de 6 fraccionamientos, entre ellos los más antiguos son Tlacopa, La Mora, Guadalupe (Club Jardín) y Carlos Hank, estos iniciaron su construcción desde finales de la década de 1950 hasta principios de la década de 1970. Así mismo dentro de esta delegación es posible encontrar algunos de los fraccionamientos desarrollados más recientemente (dentro de ellos los conjuntos residenciales Los Girasoles, Fuentes de Tlacopa y Prados de Tlacopa, construidos entre el año 2000 y 2014) (ver tabla no. 4.2) (IPOMEX, 2015).

Tabla No. 4.2 Conjuntos urbanos que constituyen la delegación Maquinita		
Nombre	Tipo	Año
La mora	Popular	1967-1970
Rincón del bosque	Popular	1999
Los Ángeles	Popular	1973

Carlos Hank	Popular	1969
Guadalupe (club jardín)	Popular	1969
Barrio Tlacopa	Popular	1950
Los girasoles	Residencial	2004
Fuentes de Tlacopa	Residencial	2003
Prados de Toluca	Residencial	2000
Gran morada	Residencial	2009
Fuente; elaboración propia con base en IPOMEX, 2015		

Esta delegación se compone de 6 conjuntos populares (La Mora, Rincón Del Bosque, Los Ángeles, Carlos Hank, Guadalupe Club Jardín y Barrio Tlacopa) y 3 residenciales (Los Girasoles, Fuentes de Tlacopa, Prados de Tlacopa y Gran Morada), de acuerdo con los recorridos de campo, es importante mencionar que los conjuntos residenciales se encuentran relativamente más cercanos a la zona de concentración de comercio (ver figura 17).



El fraccionamiento popular la Mora se compone de viviendas unifamiliares dúplex, adosadas en ambos lados, estas tienen fachadas diferentes entre sí y cuentan con todos los servicios básicos, tienen un área aproximada de 128m<sup>2</sup>, tienen un espacio de estacionamiento individual y sus calles son públicas (Propiedades, 2015).

Así mismo los fraccionamientos multifamiliares se encuentran en los conjuntos populares Ciudad Jardín y Barrio de Tlacopa, se componen de edificios de 5 a 6

pisos y se dividen en departamentos de 65 a 70 m<sup>2</sup> aproximadamente (ver imágenes 12 y 13) (Propiedades, 2015).

Imagen No 12: tipología de vivienda: Ciudad Jardín

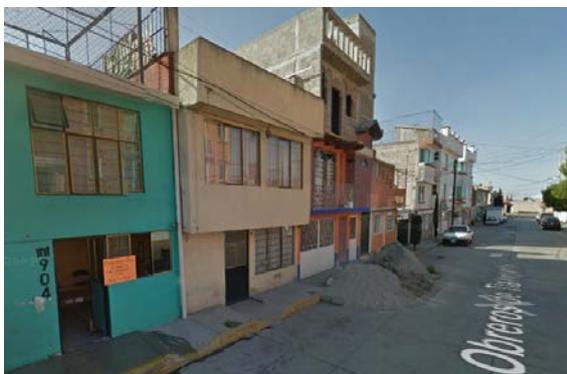
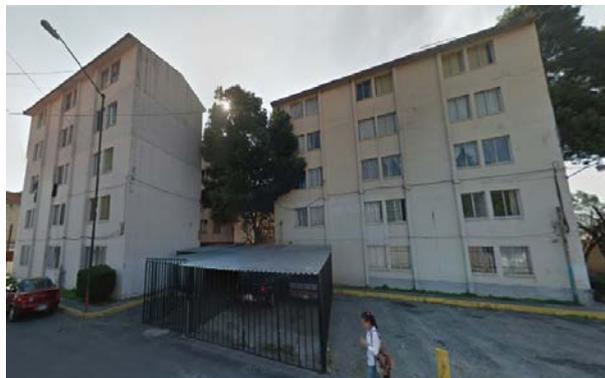


Imagen No.13: fraccionamientos multifamiliares



Fuente: google maps, 2016

URL: <https://www.google.com/maps/place/Guadalupe+y+Club+Jard%C3%ADn,+Toluca+de+Lerdo,+M%C3%A9xico/>

De acuerdo con los recorridos de campo es posible observar que los conjuntos urbanos residenciales se componen de fraccionamientos cerrados de acceso controlado con viviendas unifamiliares de fachada similar entre sí, pero de mayor tamaño (aproximadamente entre 280 y 300 m<sup>2</sup>), además cuentan con espacios de estacionamiento individual y para visitantes, tienen áreas verdes tanto fuera como dentro del fraccionamiento así mismo se encuentra vigilados las 24 horas y tienen fachadas más estéticas (ver imagen 14) (Propiedades, 2015).

Imagen No.14: conjuntos urbanos residenciales de la delegación Maquinita



Fuente: google maps, 2016

URL: <https://www.google.com/maps/place/Barrio+de+Tlacopa,+50010+Toluca+de+Lerdo,+M%C3%A9xico/>

## B) Delegación San Lorenzo Tepaltitlan

Por su parte la delegación San Lorenzo Tepaltitlan se compone de 19 conjuntos urbanos de tipo popular (Barrio San Antonio, Colonia Centro, Barrio El Charco, Los Tulipanes, Barrio San Angelín, Fraccionamiento San Angelín, La Cruz Comalco, San Isidro, Del Panteón, Rincón De San Lorenzo, Barrio La Loma, CELANESE, Barrio El Mogote Y Rinconada San Lorenzo, Villas Tepaltitlan, Haciendas San Agustín, Condominio Los Gigantes, Condominio Santa Bárbara, Condominio Azaleas, Condominio Los Girasoles) y 2 de tipo medio residencial (Residencial del Bosque, Residencial Las Flores) y 1 de tipo residencial (Jardines De Tlacopa) (IPOMEX, 2015) (ver tabla no. 4.3).

Tabla No. 4.3 Conjuntos urbanos que constituyen de la delegación San Lorenzo Tepaltitlan		
Nombre	Tipo	Año
Barrio San Antonio	Popular	S/D
Colonia Centro	Popular	S/D
La Cruz Comalco	Popular	S/D
San Isidro	Popular	S/D
Del Panteón	Popular	S/D
Rincón De San Lorenzo	Popular	Década de 1950
Barrio El Mogote	Popular	S/D
CELANESE	Popular	S/D
La Loma	Popular	S/D
Condominio Los Gigantes	Popular	S/D
Condominio Santa Bárbara	Popular	S/D
Condominio Azaleas	Popular	S/D
Condominio Los Girasoles	Popular	S/D
Residencial del Bosque	Medio	S/D
Residencial Las Flores	Medio	S/D
Jardines de Tlacopa	Residencial	1997
Fuente; elaboración propia con base en IPOMEX, 2015		

Con base en los recorridos de campo fue posible observar que esta delegación se compone en su mayoría de viviendas unifamiliares de diversas morfologías y tamaños, al interior de los conjuntos populares podemos encontrar viviendas tanto de una como de dos plantas, no cuentan con espacio de estacionamiento y muchas de ellas se encuentran con daños en su estructura, además todas poseen una fachada diferenciada y la mayoría tiene los servicios básicos. (Ver imagen 15).

Imagen No 15: Tipo de viviendas (conjuntos urbanos populares en la delegación San Lorenzo)

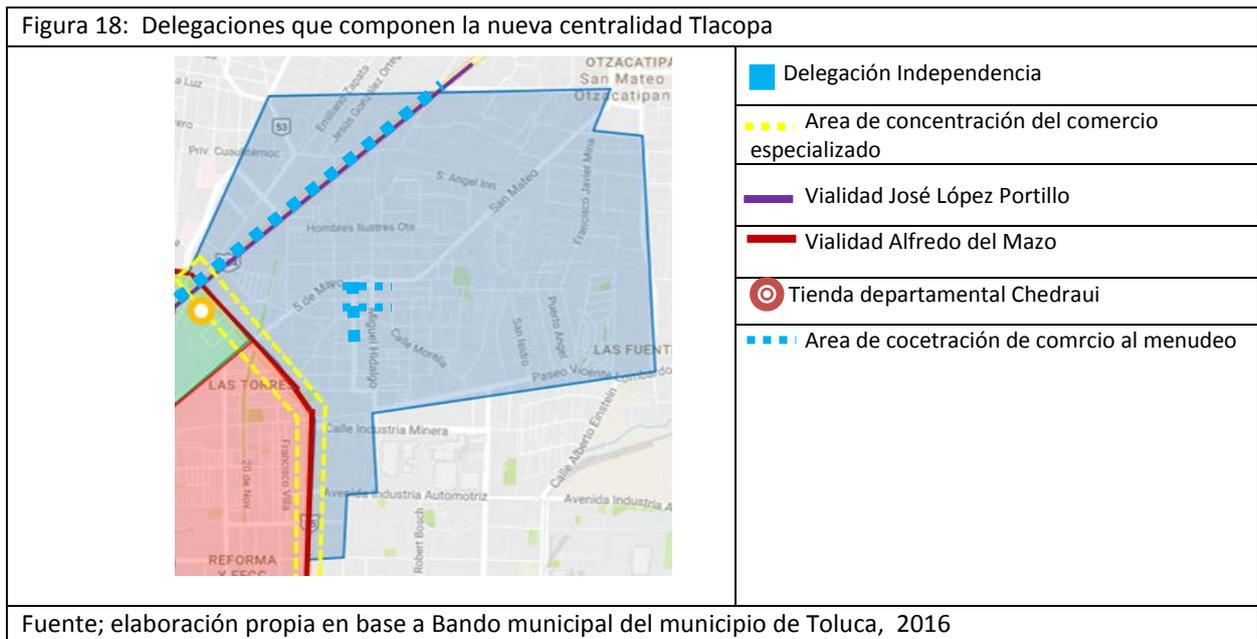


Fuente: google maps, 2016

URL: <https://www.google.com/maps/place/Delegaci%C3%B3n+San+Lorenzo+Tepaltitl%C3%A1n,+Toluca+de+Lerdo,+M%C3%A9xico/>

Es importante mencionar que la mayoría de los conjuntos populares se localizan en las calles Paseo Vicente Lombardo, así como entre las Hombres Ilustres y av. 5 de Mayo, por lo cual se encuentran más lejanos al área de concentración del gran comercio dentro de la nueva centralidad (ver figura 18).

Figura 18: Delegaciones que componen la nueva centralidad Tlacopa



Dentro de los conjuntos urbanos de tipo medio algunas de las viviendas se encuentran agrupadas en fraccionamientos cerrados estas tienen un área de construcción de 120m<sup>2</sup> aproximadamente, poseen una forma similar, además comparten muros. Así mismo existen otras vivienda desarrolladas por particulares (viviendas de autoproducción) que poseen un tamaño y morfología distinta entre sí (regularmente son viviendas de dos plantas con espacio al interior un automóvil) (ver imagen 16) (Propiedades, 2015).

Imagen No 16: Tipo de viviendas (conjuntos urbanos de tipo medio en la delegación San Lorenzo)



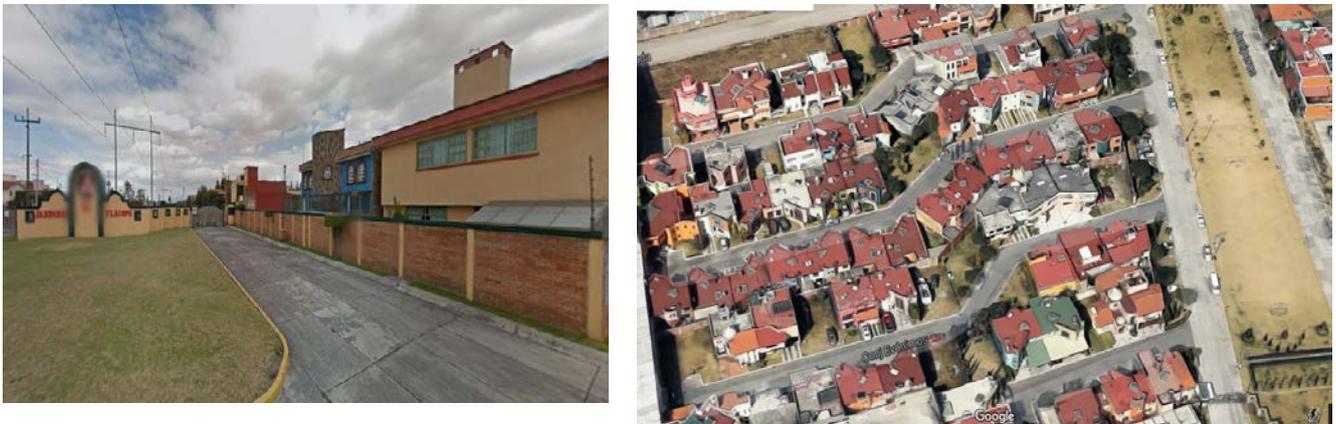
Fuente: google maps, 2016

URL: <https://www.google.com/maps/place/Delegaci%C3%B3n+San+Lorenzo+Tepaltitl%C3%A1n,+Toluca+de+Lerdo,+M%C3%A9xico/>

De acuerdo con los recorridos de campo fue posible observar que los conjuntos urbanos residenciales se conforman de viviendas agrupadas en fraccionamientos cerrados de acceso controlado y cuentan con vigilancia, estas viviendas se componen de dos plantas, poseen muros independientes así como espacios de estacionamiento tanto individual como para los visitantes, además algunos de esos conjuntos cuentan con áreas verdes al interior de los fraccionamientos (ver imagen 17).

Este fraccionamiento residencial se encuentra cercano al área de concentración de comercio dentro de la nueva centralidad Tlacopa, y fue construido durante la década de 1990 a 2000, misma década en la que se estableció gran parte del comercio especializado en la nueva centralidad (IPOMEX, 2015).

Imagen No 17: Tipo de viviendas (conjuntos urbanos residenciales en la delegación San Lorenzo)



Fuente: google maps, 2016

URL: <https://www.google.com/maps/place/Delegaci%C3%B3n+San+Lorenzo+Tepaltitl%C3%A1n,+Toluca+de+Lerdo,+M%C3%A9xico/>

Desde la instalación de los primeros fraccionamientos, en la zona de estudio hasta hoy de acuerdo con algunos de sus habitantes muchas de las viviendas se han modificado, las primeras de ellas se habían construido de forma dispersa y se fueron ampliando progresivamente, algunas incluso fueron demolidas debido a su deterioro y en su lugar se edificaron nuevas.

Además algunas de las viviendas construidas dentro de los fraccionamientos se ampliaron mediante la construcción de nuevos cuartos (principalmente las tipo dúplex de una planta), y varias de éstas optaron por convertir una de sus habitaciones, en accesorias que pudieran generarles un ingreso económico extra. En casi todas las delegaciones (a excepción de San Lorenzo) el patrón de construcción de viviendas que hasta mediados de la década de los noventa había sido de Tipo Popular se empezó a modificar cuando se instalaron los primeros fraccionamientos de tipo Residencial durante la década del 2000 (IPOMEX, 2015).

Este hecho coincide con el periodo durante el cual se establecen los primeros enclaves comerciales en la zona de estudio, así mismo es importante mencionar que la mayoría de conjuntos residenciales se encuentran localizados más cercanos del área ocupada por el mayor número de grandes comercios y servicios. Por ello es trascendental establecer cuál fue el patrón de establecimiento de los grandes comercios y enclaves comerciales y como se encuentran distribuidos en el entorno.

### **4.3 Transformaciones de las actividades económicas**

Desde mediados de la década de 1950 (periodo en el que se intensificó la urbanización del área de estudio), hasta la década de 1990, sus habitantes se abastecían principalmente en el centro de la ciudad de Toluca, lugar donde se concentraba el mayor número de comercios y servicios de la ciudad. Sin embargo, al interior de las delegaciones Independencia, La maquinita y San Lorenzo, de acuerdo con algunos habitantes<sup>1</sup>, existían algunas tiendas de

---

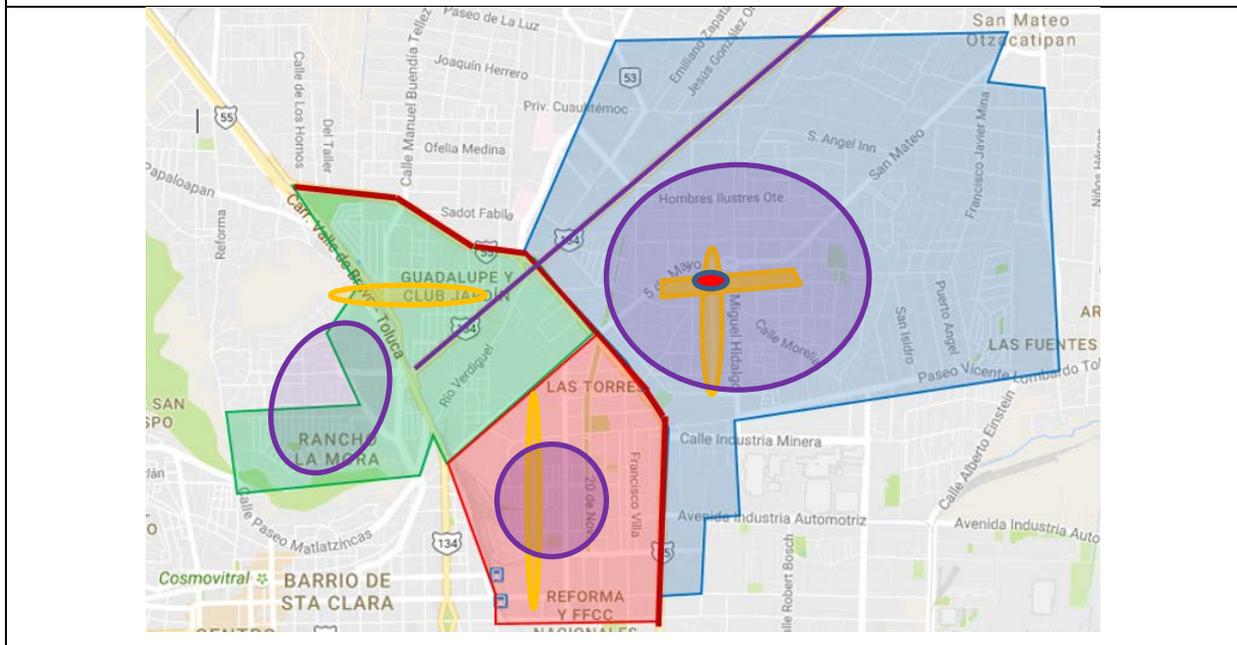
<sup>1</sup> Información obtenida mediante entrevistas con los habitantes de las delegaciones Independencia, La maquinita y San Lorenzo Tepaltitlan

abarrotes que abastecían a los habitantes de productos básicos, este tipo de comercio se hallaba en pequeñas accesorias (vinculadas a las viviendas) que se encontraba dispersas al interior de las delegaciones.

Este comercio fue creciendo y diversificándose a medida que en las delegaciones se construyeron nuevos fraccionamientos, esto ocurrió principalmente en algunas avenidas secundarias como calle Ruta de la independencia, en la delegación Independencia, calle 5 de Mayo, Miguel Hidalgo y José López Portillo en San Lorenzo y calle Moctezuma en la Maquinita, en las cuales se conformaron corredores comerciales en los que se concentró el pequeño comercio (ver figura no.19).

En estas delegaciones existían en un principio solo tiendas de abarrotes que proveían de artículos de limpieza, alimentos, artículos de ferretería, farmacéuticos y verduras frescas. Posteriormente el comercio en estas colonias se diversificó, por lo que surgieron carnicerías, recauderías, farmacias, papelerías, entre otros, pese a ello el principal centro de comercio y servicios seguía siendo el centro de Toluca.

Figura 19. Distribución del pequeño comercio en el área de estudio entre 1960 y 1995



■ Delegación La Maquinita	— Vialidad José López Portillo
■ Delegación San Lorenzo Tepaltitlán	— Vialidad Alfredo del Mazo
■ Delegación Independencia	● Centro de San Lorenzo Tepaltitlán
	● Area de mayor concentracion de UE
	○ UE dispersas

Fuente; elaboración propia con base entrevistas a habitantes de las delegaciones Independencia, la Maquinita y San Lorenzo Tepaltitlán.

Este tipo de comercio al por menor proliferó en la zona de estudio hasta mediados de la última década del siglo XX cuando se instaló la primera tienda departamental en la zona, ésta fue una franquicia de las tiendas Carrefour, este hecho fue un parteaguas para el desarrollo económico de la zona, debido a que su construcción motivó la instalación de comercios similares como Plaza Luna en 2002, Plaza el Punto construida en 2009, Plaza Santa Isabel en 2003, Wal-Mart construida en 2003, Plaza Puerto Madero en 2016; todas ellas localizadas sobre la Vialidad Primaria Alfredo del Mazo, conformando un corredor comercial y de servicios (DENUE, 2016).

Tabla no. 4.4 Unidades económicas por gran sector en la zona de estudio																		
Año	Independencia						La maquinita						San Lorenzo					
	2009		2014		2017		2009		2014		2017		2009		2014		2017	
	UE	%	UE	%	UE	%	UE	%	UE	%	UE	%	UE	%	UE	%	UE	%
sector																		
Manufacturas	98	18.3	71	14.79	43	9	82	14.8	54	10.2	66	12.7	196	17.6	182	14.6	150	11.2
Comercio	339	63.36	306	63.75	311	65.6	318	57.5	325	61.43	349	67.5	819	73.7	929	74.5	1050	78.4
Servicios	98	18.31	103	21.45	120	25.3	100	18.08	150	28.35	102	19.7	116	10.4	135	10.8	189	14.11
total	535	100	480	100	474	100	553	100	529	100	517	100	1111	100	1246	100	1339	100

Fuente: INEGI; DENUE, Censos económicos, 2009, 2014  
\*UE=Unidades económicas

Para el 2009 y aparentemente correlacionado con la presencia de estos nuevos centros comerciales se da un proceso de transformación del tipo de unidades económicas que se desarrollan en la zona. Comienza un proceso progresivo de desaparición de unidades económicas dedicadas a las actividades manufactureras (como: carpinterías, herrerías, talleres de artesanías, entre otras) y un aumento en términos cuantitativos de las unidades económicas

dedicadas a las actividades de comercio y servicios, todo esto de manera diferenciada entre las delegaciones que conforman el área de estudio (ver tabla no.4.4).

Como se observa en la tabla no. 12 durante el periodo de 2009<sup>2</sup> a 2017 en la delegación Independencia se dio un aumento en el número de unidades económicas, el sector comercio creció 2.3%, los servicios 7%, mientras que el sector de manufacturas decreció 9.3% (ver tabla no.8). Así mismo la delegación La Maquinita tuvo un crecimiento en el sector comercio de 10%, en el sector de servicios incrementó 1.7% y el sector manufacturas decreció 2.1%. Por su parte la delegación San Lorenzo incrementó en el comercio 4.7%, en los servicios 3.7% y decreció en el sector manufactura un 6.4% (INEGI, 2009-2017).

Aunque no se dispone de la información respecto al comportamiento del tipo particular de Unidades Económicas de comercios y servicios en la zona<sup>3</sup>, los datos de 2017 permiten observar un proceso de especialización de esta zona en actividades comerciales y de servicios.

#### **A) Delegación Independencia**

En la delegación Independencia, en términos generales, existe un comportamiento homogéneo respecto a la distribución de comercios y servicios, con excepción de la colonia Ferrocarriles Nacionales.

En el resto de las colonias de esta delegación (Meteoro, Torres, Independencia y San Juan Buenavista) la distribución de comercio se concentró en las vialidades secundarias (Ruta Independencia y Guillermo Marconi), donde la concentración parece haber estado influenciada por la aparición de las Tiendas departamentales y plazas comerciales, debido a que existe una correlación entre el momento de su instalación y la consolidación de los corredores comerciales en estas vialidades.

---

<sup>2</sup> El número de unidades económicas por gran sector a nivel de AGEB solo es posible obtenerlos desde el censo económico 2009 hasta 2014.

<sup>3</sup> El tipo específico de unidad económica a nivel AGEB solo se pueden obtener de la Base de datos del DENUe misma que se mantiene actualizada únicamente al 2017.

Del mismo modo los servicios tendieron a concentrarse en las colonias Torres y San Juan Buenavista a un costado de la vialidad Alfredo del Mazo, posteriormente a la instalación de la primera tienda departamental construida en esta misma vialidad (en la delegación La Maquinita) hechos que parecen estar correlacionados. Por otra parte en colonia Ferrocarriles Nacionales, este proceso no parece haber influido en la distribución de su comercio debido a que éste se encuentra más vinculado a las dinámicas de integración con la zona industrial Toluca.

Tabla no. 4.5 unidades económicas del sector comercio en la delegación Independencia 2015						
Comercio menor				Comercio al por mayor		
Tipo	No. UE	De	%	Tipo	No. UE	De %
Abarrotes, misceláneas, etc.	58		20.8	Maquinaria	9	28.1
Accesorios, aceites y refacciones	11		3.9			
Farmacias	8		2.9	Materias primas para la industria	7	21.8
Minisúper	4		1.4			
Alimentos	98		35.1			
Ferretería	15		5.4	Desechos (papel, cartón, metálicos)	11	34.3
Recaudería	14		5.0			
Agencia de autos	4		1.4	Otros	5	15.6
Carnicerías, pollerías, etc.	12		4.3			
Papelerías	20		7.2			
Artículos para el hogar	12		4.3	Total	32	100
Ropa	19		6.8			
Otros	4		1.4			
<b>Total</b>	<b>279</b>		<b>100</b>			

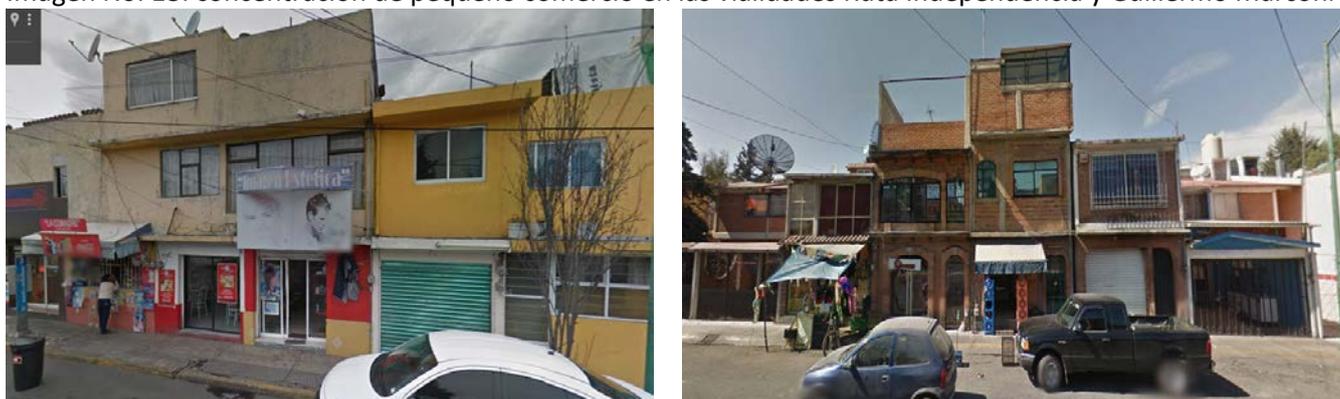
Fuente: INEGI, directorio nacional de unidades económicas, 2015

En esta delegación existen en total 431 unidades económicas vinculadas al comercio y servicios, de éstas el comercio representa 72.3% de total, mientras que los servicios representan 27.7%. Dentro de las unidades económicas vinculadas al comercio éstas se pueden dividir en dos clases: el comercio al por menor que representa 64.7% del total UE y el comercio al por mayor el cual representa 7.4% (INEGI, 2015).

Respecto al comercio al por menor los tipos de comercio más representativos son, en primer lugar, los comercios dedicados a la preparación y venta de alimentos con 35.1% (este tipo de UE son regularmente micro comercios fijos y semifijos), seguido de las tiendas de abarrotes y misceláneas que representan 20.8% del total, la mayoría de éstas cuentan con un promedio de entre 5 y 10 empleados (ver tabla no.4.5).

Este tipo de comercio está compuesto principalmente por accesorias concentradas en las mismas vialidades secundarias (Guillermo Marconi y Ruta de la Independencia) en las cuales se venía asentando este comercio, debido a esto las vialidades se han consolidado como corredores comerciales (ver imagen 18).

Imagen No. 18: concentración de pequeño comercio en las vialidades Ruta Independencia y Guillermo Marconi



Fuente: google maps, 2016

URL: <https://www.google.com/maps/place/Calle+Ruta+de+la+Independencia,+Independencia,+Toluca+de+Lerdo,+M%C3%A9xico/>

Respecto al comercio al por mayor, el tipo de comercio más representativo es la venta de desechos de papel, plástico, cartón y metálicos que representan un 34.3% del total, seguido de la venta de maquinaria con 28.1% (ver tabla no. 4.5).

Esta concentración de comercio se ubica en su mayoría, en la colonia Reforma y Ferrocarriles Nacionales se encuentra cercana a la zona industrial Toluca localizada al sur de la delegación y constituye uno de los puntos más alejados de la nueva centralidad. Esta área no parece haber sido resultado de la instalación de centros y plazas comerciales, más bien este proceso de concentración de comercio está vinculado a la dinámica de la zona industrial, por lo que se considera un proceso alterno al de la Nueva centralidad.

Dentro de las unidades económicas vinculadas a los servicios, éstos se pueden dividir en dos clases: servicios públicos que representan 3.4% del total de unidades económicas y servicios privados que representan 24.3%. (INEGI, 2015)

En cuanto a los servicios privados los más representativos son: los servicios de salud que representan un 19.17% del total, seguido de los servicios financieros con un 16.06%, los servicios educativos con un 15% y los restaurantes con un 13.9%. La mayoría de estos servicios ocupan entre 30 y 100 empleados (INEGI, 2015) (ver tabla no. 4.6).

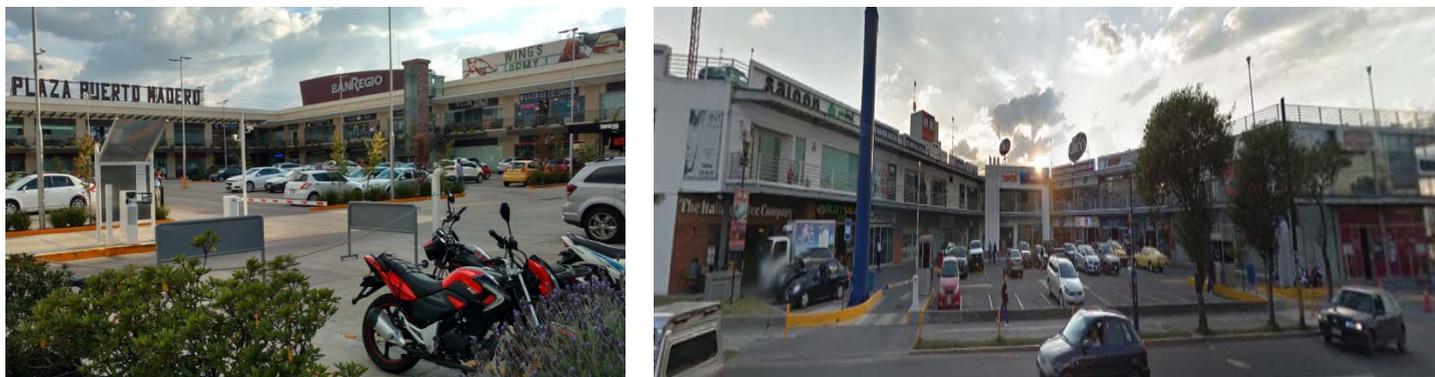
Tabla no. 4.6 unidades económicas del sector servicios en la delegación Independencia 2015						
Servicios privados				Servicios públicos		
Tipo	No. UE	De	%	Tipo	No. UE	De %
Escuela		29	15.03	Escuelas	12	44.4
Paquetería		8	4.15			
Restaurantes		27	13.99	Dependencias de gobierno	9	33.3
Hoteles		9	4.66			
Gimnasio		10	5.18			
Guarderías		6	3.11	Salud	6	22.2
Salud		37	19.17			
Financieros		31	16.06			
Tiendas departamentales		11	5.70			
Trasporte		8	4.15			
Otros		17	8.81	Total	27	100
<b>Total</b>		<b>193</b>	<b>100</b>			

Fuente: INEGI, directorio nacional de unidades económicas,2015

Estos servicios se localizan principalmente en la vialidad primaria Alfredo del Mazo y gran parte de ellos se concentran en las plazas comerciales: Plaza el Punto construida en 2001 y Plaza Puerto Madero construida en 2016, la construcción de estas plazas se encuentra aparentemente relacionada con la

construcción (en 1995) de la tienda departamental Chedraui, la cual se ubica en la misma zona (ver imagen no. 19)

Imagen No 19: Plazas comerciales en la delegación Independencia



Fuente: google maps, 2016

URL: <https://www.google.com/maps/search/calle+alfredo+del+mazo,+Toluca,+Estado+de+M%C3%A9xico/>

Respecto a los servicios públicos podemos encontrar tres tipos: las escuelas que representan 44.4%, dependencias de gobierno con 33.3% y los servicios de salud con 22.2%. Este tipo de servicios se encuentran dispersos en toda el área de la delegación y al igual que los servicios privados la mayoría emplean entre 30 y 100 trabajadores (INEGI, 2015).

Es importante mencionar que estos servicios se encuentran dispersos indistintamente a lo largo de toda la delegación, por lo que esto sugiere que la conformación de la nueva centralidad no influyó en el patrón de ubicación de esta clase de servicios.

## **B) Delegación La Maquinita**

De manera similar que en el caso anterior, esta delegación tiene en general un comportamiento homogéneo respecto a la distribución de comercios y servicios, a excepción de la colonia Tlacopa.

Las demás colonias (La Mora, Los Ángeles, Carlos Hank y Guadalupe Club Jardín) albergan unidades económicas tanto de servicios como de comercio de manera dispersa a lo largo del área de la delegación, sin embargo la mayor concentración se encuentra ubicada a los constados de la Vialidad Primaria José López Portillo, Alfredo del Mazo y en menor medida en algunas vialidades

primarias como: Adolfo López Mateos en la colonia La Mora, Diego Rivera en la colonia Los Ángeles, avenida del trabajo en colonia Guadalupe y vialidad Manuel Buendía en la colonia Carlos Hank.

La colonia Tlacopa alberga, a los constados de la vialidad Alfredo del Mazo, tres de las tiendas departamentales más antiguas de la nueva centralidad, Walt-Mar, Home Depot y Chedraui, esta última fue la primera que se edificó en esta zona y quizá la más importante, debido a que su establecimiento esta correlacionado con el proceso de conformación de la nueva centralidad en esta zona (DENUE,2015).

Actualmente en esta delegación existen 451 unidades económicas vinculadas con el comercio y los servicios, el comercio representa 77.38% del total de las unidades, mientras que los servicios constituyen 22.61%. En cuanto al comercio existen dos clases: comercio al por menor que representan 72.9% del total de unidades económicas y comercio al por mayor que conforman 4.4% (INEGI,2015).

Tabla no. 4.7 unidades económicas del sector comercio en la delegación La Maquinita 2015					
Comercio menor			Comercio al por mayor		
Tipo	No. De UE	%	Tipo	No. De UE	%
Abarrotes, misceláneas, etc.	75	22.80	Maquinaria	3	15
Accesorios, aceites y refacciones	21	6.38	Materias primas para la industria	3	15
Farmacias	9	2.74			
Minisúper	7	2.13			
Alimentos	104	31.61			
Ferretería	8	2.43	Desechos (papel, cartón, metálicos)	16	50
Recaudería	20	6.08			
Agencia de autos	3	0.91			
Carnicerías, pollerías, etc.	13	3.95	Otros	4	20
Papelerías	40	12.16	Total	20	100
Artículos para el hogar	9	2.74			
Ropa	17	5.17			
Otros	3	0.91			

Total	329	100			
Fuente: INEGI, directorio nacional de unidades económicas, 2015					

En relación al comercio al por menor, el tipo de unidad económica más representativo es el dedicado a los alimentos (31.6%) (Ver tabla no. 4.7), estos establecimientos al igual que en la delegación Independencia, se refieren a puestos de comida fijos y semifijos, considerados micro comercios que emplean de 1 a 5 personas (INEGI, 2015).

A este tipo de UE le sigue el de los abarrotes y misceláneas (22.8%), las papelerías (12.16%), la venta de aceites, accesorios y refacciones para autos (6.38%) y finalmente la venta de Ropa (5.17%) (Ver tabla no. 4.7). Del mismo modo que en la delegación Independencia muchas de estas unidades son accesorias vinculadas a las viviendas, que emplean entre 1 y 5 personas (INEGI, 2015).

En relación al comercio al por mayor, el tipo de unidades económicas más común son la venta de desechos de papel, cartón o plástico (éste constituye el 3.5% del total de las UE que existen en la delegación), este tipo de comercio se encuentra a los constados de las vialidades primarias José López Portillo e Isidro Fabela (INEGI, 2015) (Ver tabla no. 4.7).

Por su parte los servicios se pueden dividir en dos clases: los servicios privados que son 16.4% del total de las unidades económicas de la delegación y los servicios públicos que son 6.2%. Al respecto de los servicios privados, unidades más comunes son; en primer lugar las dedicadas a la salud (27%), seguido de las tiendas departamentales (10%) y finalmente los gimnasios (9.4%), la mayoría de estos servicios tienen empleados entre 30 y 100 personas (INEGI, 2015).

Tabla no. 4.8 unidades económicas del sector servicios en la delegación La Maquinita, 2015						
Servicios privados				Servicios públicos		
Tipo	No. UE	De	%	Tipo	No. UE	De %
Escuela		4	5.41	Escuelas	21	75
Paquetería		3	4.05			
Restaurantes		7	9.46	Dependencias de gobierno	5	17.9
Hoteles		2	2.70			
Gimnasio		7	9.46			
Guarderías		3	4.05	Salud	2	7.1
Salud		20	27.03			
Financieros		7	9.46			
Tiendas departamentales		10	13.51			
Trasporte		6	8.11	Total	28	100
Otros		5	6.76			
<b>Total</b>		<b>74</b>	<b>100</b>			

Fuente: INEGI, directorio nacional de unidades económicas, 2015

Como se muestra en la tabla no. 4.8 los servicio públicos, las unidades económicas que comprenden este tipo de servicios son los vinculados con escuelas (75%), oficinas de gobierno (17.9%), y hospitales y clínicas de salud (7.1%). Este tipo de UE no tienen un punto de concentración es decir al igual que en la delegación Independencia, se encuentran dispersos en toda el área de la delegación.

### C) San Lorenzo Tepaltitlan

A diferencia de las delegaciones Independencia y la Maquinita, en esta delegación el comercio y los servicios se encuentran más dispersos por toda el área de la delegación. Sin embargo, el principal punto de concentración es el centro del poblado, lugar donde se localiza la Iglesia y la sede de la delegación (en las vialidades Miguel Hidalgo, 5 de Mayo, Francisco I. Madero y José Vicente Villada), el micro comercio y servicios que se ubican en esta zona ocupan de 1 a 10 empleados (INEGI, 2015).

Por otro lado a los constado de las vialidades José López portillo y Alfredo del Mazo se localizan la mayoría de los comercios y servicios que emplean entre 30 y 100 personas, hecho que sugiere que la instalación de estos comercios y servicios están correlacionados con la instalación del centro comercial Chedraui en la delegación La Maquinita (INEGI, 2015).

En esta delegación existen 1239 unidades económicas dentro de éstas el comercio representa 84.74% del total de las unidades, mientras que los servicios constituyen 15.26%. Al igual que en las otras delegaciones que forman parte de la zona de estudio en esta predominan la unidades económicas vinculadas con el comercio (INEGI, 2015).

Dentro del comercio encontramos dos ramas comercio al por menor y comercio al por mayor el más representativo de cada uno es Abarrotes con 33.4% y la venta de productos para la construcción 44% respectivamente. (Ver tabla no. 4.9). La mayor parte de estos comercios se localiza en centro del poblado y la vialidad José López Portillo (INEGI, 2015).

Tabla no. 4.9 unidades económicas del sector comercio en la delegación San Lorenzo Tepaltitlan, 2015						
Comercio menor				Comercio al por mayor		
Tipo	No. UE	De	%	Tipo	No. UE	De %
Abarrotes, misceláneas, etc.	326		33.47	Maquinaria	11	22
Accesorios, aceites y refacciones	35		3.59	Productos para la construcción	22	44
Farmacias	23		2.36	Materias primas para la industria	8	16
Minisúper	13		1.33			
Alimentos	238		24.44	Desechos (papel, cartón, metálicos)	9	18
Ferretería	35		3.59	Otros	5	10
Recaudería	60		6.16			
Venta de discos	15		1.54			
Carnicerías, pollerías, etc.	72		7.39			
Papelerías	85		8.73			
Artículos para el hogar	38		3.90	total	55	100
Ropa	38		3.90			

Otros	17	1.75			
<b>Total</b>	<b>995</b>	<b>102.16</b>			
Fuente: INEGI, directorio nacional de unidades económicas, 2015					

En cuanto a los servicios ofertados en esta delegación podemos encontrar dos tipos, por una parte los privados que representan 11.78% del total de la unidades económicas, dentro de este ámbito el tipo de unidad más representativa es la unidad económica de Salud ya que representa el 28.1% de los servicios privados, seguido de los servicios financieros 13.7% (INEGI, 2015) (ver tabla 4.10).

Tabla no. 4.10 unidades económicas del sector servicios en la delegación San Lorenzo Tepaltitlan, 2015						
Servicios privados				Servicios públicos		
Tipo	No. UE	De	%	Tipo	No. UE	De %
Escuela		13	8.9	Escuelas	28	65.1
Paquetería		2	1.4			
Restaurantes		6	4.1	Dependencias de gobierno	5	11.6
Hoteles		4	2.7			
Gimnasio		10	6.8			
Guarderías		3	2.1	Salud	10	23.3
Salud		41	28.1			
Financieros		20	13.7			
Tiendas departamentales		7	4.8			
Trasporte		12	8.2			
Combustibles		12	8.2			
Otros		16	11.0	<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>100</b>
<b>Total</b>		<b>146</b>	<b>100.0</b>			
Fuente: INEGI, directorio nacional de unidades económicas, 2015						

Por su parte los servicios públicos son el 3.4% del total de UE. Dentro de estos el más representativo es el servicio de educación. Este tipo de servicios regularmente se encuentran dispersos en toda la delegación, sin embargo existe una zona donde se aglomera varios de estos servicio entre la vialidad José López Portillo y Dr. Nicolás San Juan (INEGI, 2015).

**En relación al cuarto capítulo de investigación se concluye** que en el proceso de conformación de la nueva centralidad Tlacopa, el entorno urbano sufrió diversas transformaciones en la estructura urbana, económica y la vivienda.

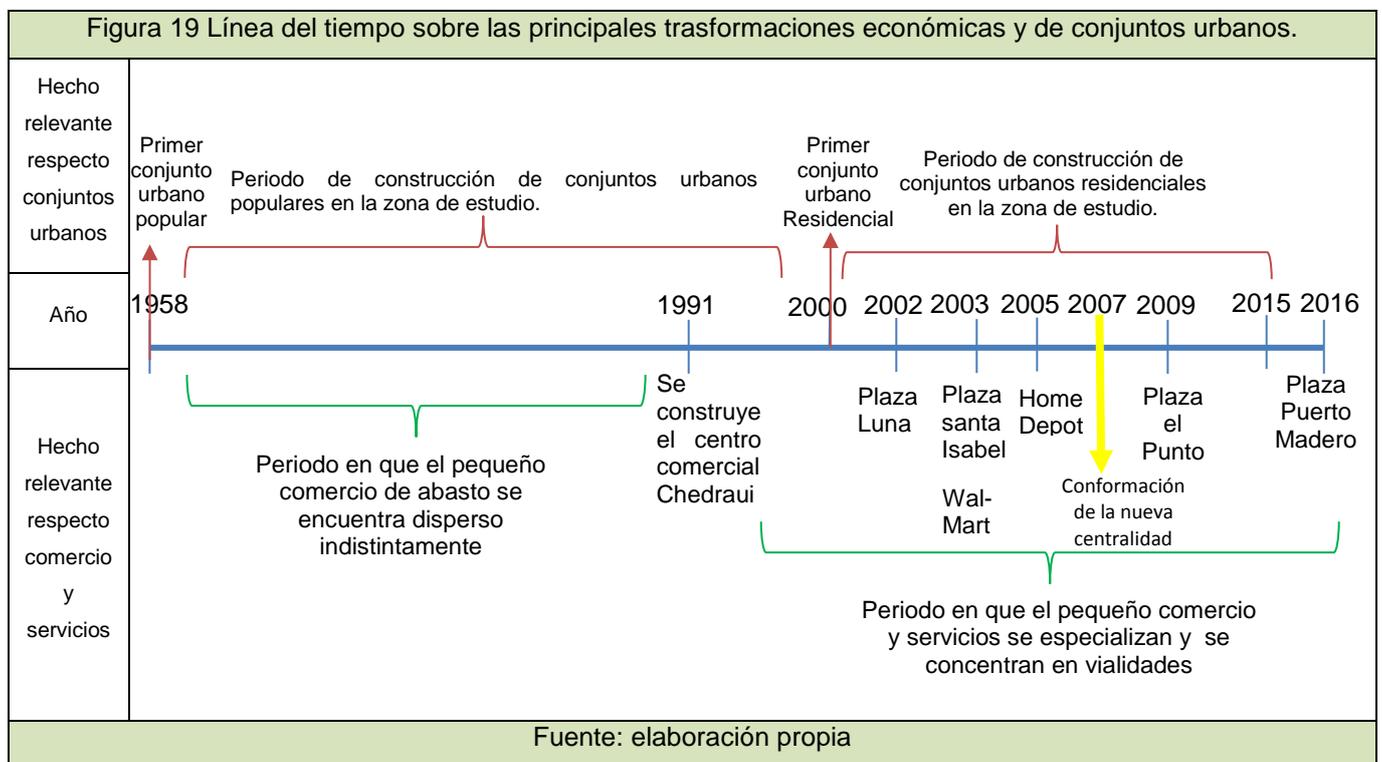
Para visualizarlas fue necesario realizar un análisis histórico desde la conformación del primer conjunto urbano (1959) hasta la primera década de siglo XXI. Este análisis permitió identificar aquellas transformaciones relacionadas con el proceso de urbanización del municipio de Toluca (hasta la década de 1980 y 1990) y aquellas que surgieron como consecuencia de la conformación de la nueva centralidad (a partir de 1990).

En el aspecto económico se pueden distinguir dos etapas:

- La primera abarca de 1958 (año en el que se estableció el primer racionamiento en la zona) hasta 1990. Predominan las actividades económicas secundarias y terciarias, todas ellas dispersas en la zona de estudio sin ningún patrón de concentración en el caso de las delegaciones Independencia y la Maquinita. Y con una tendencia a concentrarse en el centro de la delegación San Lorenzo Tepaltitlan, debido a su carácter histórico (ver figura 19).
- La segunda etapa se da a partir de 1991 con la instalación del primer enclave comercial que fue el centro comercial Carrefour, a partir de éste acontecimiento surgen consecutivamente establecimientos similares (Plaza Luna, Wal-Mart, Homedepot, Plaza el Punto, Plaza Puerto Madero, en orden cronológico), este hecho tiene su mayor auge entre 2000 y 2015. Además durante esta época el pequeño comercio se especializó en la oferta de alimentos y los servicios de salud y se concentraron en las vialidades secundarias articuladas con la vialidad primaria Alfredo de Mazo y José López Portillo (ver figura 19).

Es importante destacar que la instalación del primer enclave comercial fue un parteaguas en la conformación de la nueva centralidad no es posible precisar una fecha específica en la que la zona de estudio se convirtió en una nueva centralidad ya que fue parte de un proceso, sin embargo algunos autores como Garrocho (2007) empezaron a considerarla como subcentro desde 2007 por la relevancia que desde ese momento tenían en la dinámica metropolitana, además como ya se mencionó anteriormente.

Para este año ya existían los establecimientos comerciales más grandes y el patrón de ubicación de pequeño comercio y conjuntos residenciales empezaba a modificarse, principalmente en las colonias independencia y Tlacopa.



Actualmente la delegación con mayor número de unidades económicas es San Lorenzo Tepaltitlan (1,239), seguido de La Maquinita (451) e independencia (431). Pese a estas cifras la delegación Independencia y Maquinita poseen una mayor concentración de empleo pues los comercios y servicios que se encuentran ahí localizados son generalmente de gran comercio y ocupan a un

mayor número de empleados por unidad económica (aproximadamente 30 por unidad).

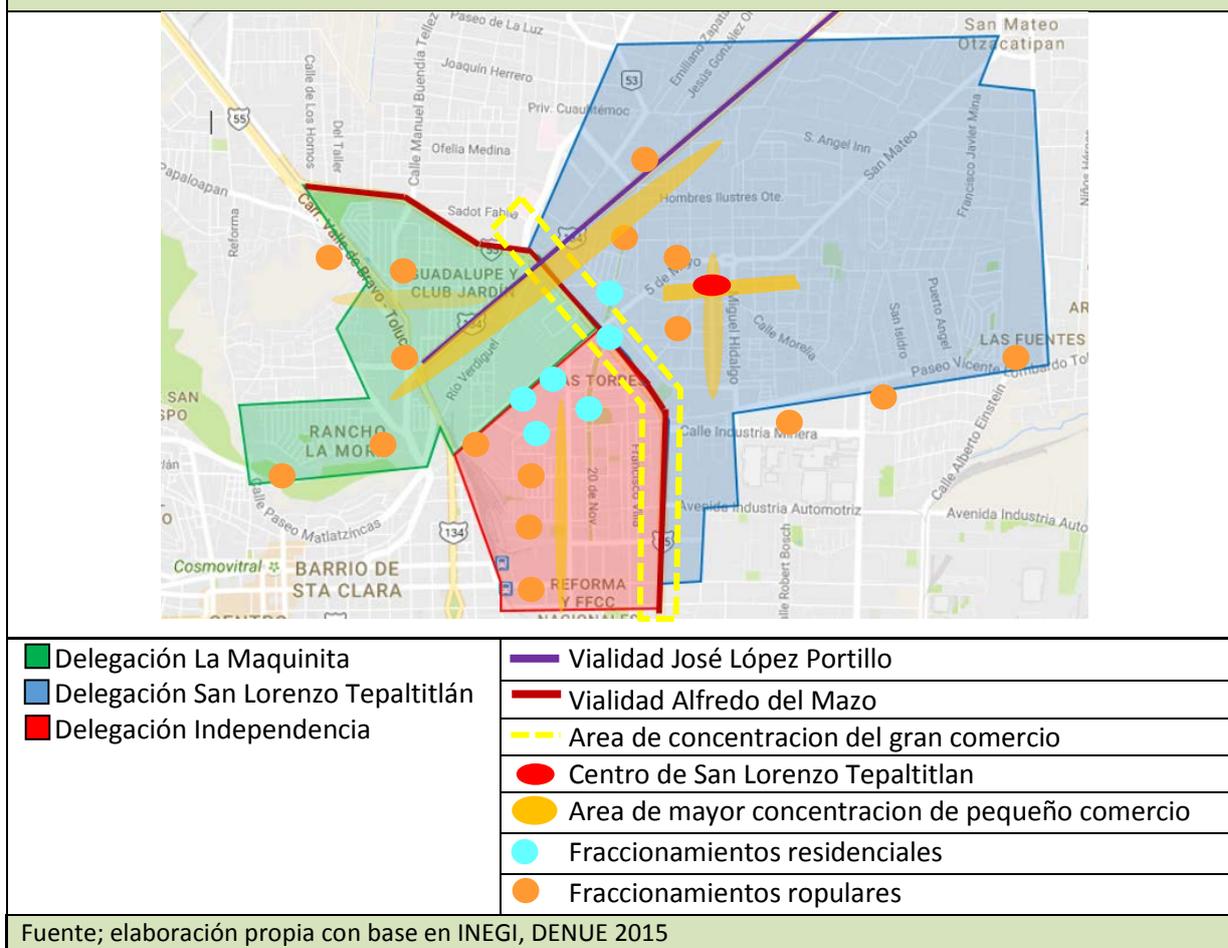
Por el contrario la delegación San Lorenzo aunque tiene un mayor número de unidades económicas éstas son regularmente pequeños comercios y servicios que ocupan entre 2 y 3 empleados aproximadamente. Además los comercios se encuentran mayormente distribuidos en la delegación y el centro es el único punto de mayor concentración de unidades económicas.

En cuanto al proceso de ocupación de las viviendas, durante la década de 1950 predominaban los asentamientos irregulares en toda la zona de estudio, posteriormente estos espacios fueron regularizados a causa de las políticas del gobierno del estado. Después durante el periodo de 1960 a 1999 se construyen diversos fraccionamientos de viviendas populares y de tipo medio.

En el año 2000 surgen los fraccionamientos residenciales, la mayoría de ellos se localizaron en la delegación La Maquinita (4), seguido de la delegación Independencia (1) y San Lorenzo Tepaltitlan (1) (ver figura 19). La construcción de los fraccionamientos residenciales y la especialización de pequeño comercio así como su concentración en vialidades secundarias coincide con el periodo de conformación de la nueva centralidad y de los grandes comercios.

Estos factores no solo coinciden en tiempo sino en espacio pues el patrón de localización presenta una distribución de la actividad económica y la vivienda claramente diferenciada ya que por una parte los conjuntos urbanos residenciales se construyeron en las áreas colindantes con las vialidades primarias y a los grandes comercios (plazas comerciales, tiendas departamentales, etc.), y por otra parte el pequeño comercio se concentró en vialidades secundarias conectadas igualmente con la zona de gran comercio y asociados con los desarrollos inmobiliarias habitacionales cronológicamente más antiguas (ver figura 20).

Figura 20. Distribución del pequeño comercio en el área de estudio entre 1960 y 1995



De acuerdo con la teoría podemos observar que en la zona de estudio se cumple con lo descrito por Paccione (2005) en la teoría del ciclo de vida urbano, ya que el menciona que el proceso de aparición de nodos o subcentros de actividad en las ciudades se da cuando éstas han alcanzado su etapa de suburbanización, lo cual se pudo observar en el caso de la centralidad Tlacopa su proceso de conformación no podría darse sin que la ciudad de Toluca hubiese experimentado antes un proceso de suburbanización.

Esto ocurre principalmente por que los nuevos centros surgen como la necesidad de la oferta por cubrir la demanda originada en zonas habitacionales suburbanas, esto se pudo observar también en los casos de centralidades Latinoamericanas donde algunos centros surgieron a partir de la instalación de enclaves comerciales que brindaba servicio a áreas habitacionales que no contaban con servicios similares.

Así mismo Tapia (2003) menciona que surgen en zonas que se pueden distinguir de los centralidades tradicionales, además se ubican en puntos estratégicos de la ciudad, tal como lo vimos en nuestro caso de estudio la centralidad Tlacopa se conformó a los costados de una de las principales vialidades que conectan a la ZMVT con el norte del estado.

Por otra parte, como ya se ha mencionado esta centralidad ha tendido a especializarse en comercio de abasto, alimentos y servicios de salud, este hecho coincide con lo descrito en los casos de estudio Latinoamericanos donde los nuevos centros que surgieron en las ciudades de Lima, Quito y Buenos Aires muestran una tendencia hacia la especialización de actividades.

# Análisis y Conclusión

En la presente investigación se aborda el análisis del proceso de conformación, transformación y características de la nueva centralidad Tlacopa, a través de las dimensiones históricas, económicas, urbanas, sociales, cambios de uso del suelo. Este apartado trata de establecer una reflexión en torno al caso de estudio, a través de una discusión teórica y hallazgos del caso de estudio, a la par de cuestionar y cumplir con el objetivo general e hipótesis.

## ***Factores del proceso de conformación de las nuevas centralidades***

Durante el proceso de urbanización, que se ha dado en diversas ciudades de Latino América, desde el siglo XX y hasta ahora, se han observado importantes cambios en la morfología de las ciudades relacionados principalmente con la industrialización y el constante incremento de la población, lo cual ha desembocado en fenómenos urbanos como la expansión de las periferias urbanas, la conurbación entre ciudades, la conformación de Metrópolis, así como la coexistencia de diversos centros de servicios al interior de una misma área urbana.

Uno de los principales autores que habla de una conformación metropolitana dotada de elementos más importantes y complejos que solo su población total, es Negrete (2010), quien considera elementos como la influencia regional a partir de variables económicas y la competitividad, la cual se demuestra mediante la especialización económica. Dichos elementos no solo determinan a la metrópoli como tal, sino que además son la base que dan paso a la explicación de porqué se da la formación de múltiples nodos de actividad económica en las ciudades.

Los nuevos centros de servicios, tal como lo señalan López y otros (1996), aglomeran actividades empresariales y poseen una dinámica comercial variada

lo que las convierte en áreas especializadas para el consumo, la prestación de servicios y el ocio, teniendo como uno de sus principales componentes los centros y plazas comerciales. Estos centros de servicios llegan a convertirse en el complemento indispensable de las zonas habitacionales que surgen en las periferias urbanas.

Por su parte Izquierdo y otros (2016) resaltan la importancia de las plazas comerciales, considerándolas enclaves trascendentales en el impacto espacial que ejercen sobre la ciudad, debido a que su instalación provoca efectos en su entorno inmediato, tales como: el crecimiento urbano, cambios en el uso de suelo, modernización o adecuación en la infraestructura vial, el surgimiento de nuevas áreas de empleo y desarrollos inmobiliarios.

Este proceso de conformación de las áreas metropolitanas latinoamericanas es común en algunas ciudades como: Lima, Quito y Buenos Aires, en donde se han descentralizado las industrias, los usos habitacionales y finalmente los servicios y comercios, desencadenando un proceso de conformación de nuevas centralidades en las periferias urbanas. En todos estos casos, en términos generales, el proceso fue el mismo, afectando tanto el comportamiento del mercado inmobiliario, como la configuración urbana del territorio donde se establecieron estos centros de servicios.

En el caso de México, las nuevas centralidades han presentado procesos de conformación similares a los descritos en las teorías referentes a los procesos de policentralidad, así como en los diversos casos analizados de ciudades latinoamericanas, debido a que forman parte de una realidad urbana asociada al proceso de metropolización de las ciudades, al igual que ha ocurrido ahí, en México las centralidades han tenido extensos impactos en las áreas en las que se ubican, influyendo en la transformación de los usos del suelo, la reconfiguración socio-espacial y los precios del suelo.

### ***Inicio del proceso de conformación de centralidades en Toluca***

En el caso de Toluca, en concordancia con la teoría y los casos de estudio, se puede observar que la conformación de nuevas centralidades presentó diversas etapas, éste fenómeno urbano tanto en Latinoamérica como en México se basó

en el proceso de urbanización de las ciudades, es decir no son centros que surgen de la nada, sino que se han ido conformando a través de hechos como el crecimiento demográfico, la industrialización, la conurbación entre territorios y la tercerización de las actividades económicas.

Este proceso parte de la consolidación de la industria en Toluca, siendo este un parteaguas en la derrama económica que atraería una gran cantidad de población a la ciudad, esto puede comprobarse en las gráficas 3.6 y 3.7 donde se observan las gráficas de crecimiento poblacional de 1970 a 2010 y como el auge de crecimiento de población que se da entre 1970 y 1990 coincide con la predominancia de la industria en la ciudad que se da durante ese mismo periodo.

Esto favoreció el desarrollo inmobiliario pues toda la población que había migrado demandaría vivienda, a partir de este momento las actividades se modificaron palatinamente y con ello la designación del uso del suelo urbano se acrecentó, esto se puede observar en las gráficas 3.3 a 3.5 donde se observa la creciente ocupación del suelo por conjuntos habitacionales en toda la ZMT.

Esta acción migratoria, junto con las políticas de desarrollo urbano estatal y municipal, que promovía el desarrollo, restauración y ampliación de la infraestructura vial (que facilitó la cobertura de servicios que demandaba la población que habitaba las áreas suburbanas), sentaron las bases de conformación de las nuevas centralidades.

La creciente demanda y especulación del suelo, impactaron en su dinámica de ocupación, muchos de los habitantes de asentamientos irregulares ante el aumento de impuestos, los bajos precios de sus productos (agrícolas) y los altos costos de producción, optaron por vender sus terrenos, los cuales eventualmente serían transformados en zonas habitacionales residenciales y/o comerciales. Posteriormente desde mediados del siglo XX en la ZMT se da un proceso de tercerización que termina por consolidar su carácter policéntrico (esto se puede observar en la gráfica 3,7).

### ***Proceso de conformación y efectos del surgimiento de la centralidad Tlacopa***

La nueva centralidad Tlacopa (que comprende parte de las delegaciones La Maquinita, San Lorenzo e Independencia) al estar inmersa en la dinámica metropolitana experimentó un proceso de conformación similar, Dicho proceso inicia desde la aparición de las primeras zonas habitacionales hasta la consolidación de la nueva centralidad. Durante estas etapas existieron factores determinantes, en primer lugar se experimentaron procesos de reconfiguración territorial y redistribución de las actividades económicas, provocando cambios en la dinámica del mercado inmobiliario, así como de los usos del suelo, sin embargo se pueden observar ciertas particularidades.

Para comprender este proceso de cambio y sus efectos es necesario analizar tres aspectos básicos:

#### **a) Urbanización y actividades económicas**

Como ya hemos mencionado el proceso de conformación de la nueva centralidad Tlacopa no es un hecho coyuntural sino que se desarrolló paulatinamente atendiendo al proceso de consolidación del espacio residencial, el cual se apoyó inicialmente en las dinámicas de concentración comercial y de servicios preexistentes, a pequeña escala de actividades económicas.

Esto se pudo observar principalmente en las delegaciones Independencia y La Maquinita donde, durante la década de 1960, con la instalación de los primeros fraccionamientos, apareció pequeño comercio disperso sobre vialidades terciarias y secundarias, además éste se encontraba vinculado a las viviendas en forma de accesorias. Después en 1995 se instaló el primer enclave comercial (tienda departamental Chedraui) en la vialidad primaria Alfredo del Mazo, hecho que motivo la instalación progresiva de nuevos comercios y servicios (de mediana y gran escala), que se vinculaban directa e indirectamente a su funcionamiento.

El proceso de conformación de la nueva centralidad tendió a desplazar las actividades económicas propias del sector secundario especialmente las de pequeña escala (talleres de herrería y carpintería), sustituyéndolas por actividades vinculadas con el sector terciario. Esto fue visible en todas las delegaciones que conforman el área de estudio, pues fueron desapareciendo

progresivamente lo pequeños talleres manufactureros, disminuyendo 40% tan solo de 2009 a 2017. Por su parte el comercio incrementó alrededor de 30% en toda la zona de estudio y se diversificó en función de las actividades comerciales desarrolladas en la nueva centralidad Tlacopa.

Por otro lado el número de unidades económicas referentes al comercio disminuyeron de 2009 a 2017 solo en la delegación Independencia que pasó de 339 UE a 306, este fenómeno se puede explicar porque esta es la delegación donde existía mayor especulación del suelo y de acuerdo con los habitantes muchos de los pequeños comercios han desaparecido ante la creciente construcción de gran comercio (Centros comerciales, supermercados y tiendas departamentales).

Esta disminución de unidades económicas no se refleja en el número de personal ocupado pues el pequeño comercio que emplea entre 1 y 5 personas es sustituido por el gran comercio que emplea entre 50 y 100 personas, esto se ve reflejado en el total de personal ocupado que pasó del 36% al 71% (ver tabla 3.7).

De acuerdo con lo planteado por Garrocho y Campos (2007) y comparado con lo descrito en este caso de estudio se puede hablar de la existencia de una nueva centralidad por la predominancia de actividades económicas del sector terciario en la zona así como por el volumen de personal ocupado en estas actividades. Otro aspecto importante que se resalta tanto en las teorías como en los casos de estudio es el tipo de comercios, servicios, el número de unidades y el número de personas que emplean.

Un caso particular es la delegación San Lorenzo Tepaltitlan las actividades comerciales tradicionales como lo es la presencia del tianguis semanal aún se conserva aunque con una oferta de productos más diversificada, es decir no solo se ofertan productos agrícolas sino artículos como: ropa, herramientas, artículos de limpieza incrementó ganando mercado sobre los productos naturales como frutas y verduras. Este hecho contradice la teoría que menciona que esta clase de actividades tienden a desaparecer.

## **b) Mercado inmobiliario**

El proceso de conformación de la nueva centralidad Tlacopa modificó no solo los patrones de distribución del comercio, sino que afectó diversos aspectos del desarrollo urbano en su entorno, uno de éstos fue el desarrollo inmobiliario, debido a que la presencia de comercios y servicio en la zona contribuyó tanto en el incremento gradual del precio del suelo, como en el tipo de fraccionamiento construido después de la instalación del primer enclave comercial.

Esto ocurrió en las delegaciones La Maquinita, Independencia y San Lorenzo Tepaltitlan donde, desde la instalación del primer enclave comercial hasta la consolidación de la nueva centralidad, el precio del suelo incrementó 17% de igual manera durante este periodo, el tipo de fraccionamientos construidos pasó de ser popular a residencial y de tipo medio.

El impacto generado por la conformación de la nueva centralidad Tlacopa no se da de forma homogénea en todas las delegaciones, sino que afecta de mayor a menor intensidad a medida que disminuye o incrementa la distancia a la que se localizan los fraccionamientos y predios, del área de concentración de comercio.

Esto se puede apreciar en la localización de los desarrollos habitacionales de tipo residencial, debido a que de 2000 a 2015 los fraccionamientos construidos de tipo medio y residencial se localizaron en los predios más cercanos a las plazas comerciales y tiendas departamentales de la nueva centralidad Tlacopa, a los costados de las vialidades secundarias (Guillermo Marconi y Camino a San Lorenzo) que entroncan con la vialidad primaria Alfredo del Mazo.

Actualmente el precio promedio de un predio en la vialidad Alfredo del Mazo (donde se concentran los grandes comercios) es de 4,500 pesos por metro cuadrado, mientras que a los costados de la vialidad José López Portillo (vialidad que entronca con Alfredo del mazo y donde se concentra el mayor número de pequeños comercios) es de 1,100 por metro cuadrado.

En los centros de población tradicionales, como lo es el caso de San Lorenzo, la consolidación de la nueva centralidad no tuvo impactos notables en el desarrollo inmobiliario, ya que desde antes de la instalación del primer enclave comercial y hasta ahora han predominado los fraccionamientos populares y el precio del

suelo se conserva relativamente estable en comparación con las delegaciones Independencia y La Maquinita.

### **c) Usos del suelo**

El proceso de conformación de la nueva centralidad Tlacopa influyó de manera decisiva en la configuración del espacio urbano debido a que modificó los patrones de ocupación del suelo con base en la localización de las áreas de comercio y servicios en la zona de estudio.

Como se muestra en la zona de estudio durante un periodo de aproximadamente treinta años, desde el establecimiento de los primeros fraccionamientos habitacionales hasta la aparición del primer enclave comercial, en las delegaciones Independencia, La Maquinita y San Lorenzo existen principalmente dos tipos de usos de suelo: agrícola y habitacional.

Como se ha mencionado antes, después del establecimiento del primer enclave comercial (en 1995), las delegaciones La Maquinita, Independencia y San Lorenzo experimentaron una progresiva ocupación del suelo (principalmente a los costados de la vialidad primaria Alfredo del Mazo) por establecimientos comerciales y de servicios, lo que llevó a una progresiva desaparición de los usos agrícolas, debido al incremento de desarrollos habitacionales.

Este hecho redefinió los límites de distribución de los usos de suelo en la zona de estudio, en las delegaciones La Maquinita, Independencia como parte del efecto de la instalación del enclave comercial, se desarrolló un uso comercial al oriente a los costados de la vialidad primaria Alfredo del Mazo, así como a lo largo de la red vial secundaria.

Si bien la conformación de la nueva centralidad Tlacopa modificó el patrón de usos de suelo de gran parte del área de estudio, es cierto que su efecto no alcanzó aquellas áreas de centralidad tradicional, como es el caso de la delegación San Lorenzo donde el uso comercial logró conservarse en torno a su plaza principal.

La progresiva ocupación del suelo por comercio, servicios y desarrollos inmobiliarios habitacionales afectaron el desarrollo y expansión de la industria

localizada en la delegación Independencia, ya que limitaron su crecimiento, debido a que en torno a esta zona se desarrollaron actividades comerciales al por mayor, relacionadas con el funcionamiento de la industria (maquinaria, recipientes plásticos, acopio de desechos de cartón, plástico y metálicos).

El caso de estudio en comparación con los casos latinoamericanos pone en evidencia cómo las nuevas centralidades tienen la capacidad de reorganizar las actividades económicas y la estructura espacial del territorio, influyendo de manera decisiva sobre la localización residencial, de los negocios y de la actividad laboral.

La nueva centralidad Tlacopa entonces, es resultado de una organización territorial de aglomeraciones urbanas, su evolución histórica parte del centro tradicional de la ciudad, la existencia de infraestructura vial y de servicios que favorecieron los flujos entre un punto y otros de la ciudad, generando reestructuraciones de la economía, la sociedad y el territorio.

**El análisis de resultados** permite confirmar parcialmente la hipótesis del presente trabajo de investigación, al reafirmar que en la dinámica de crecimiento metropolitano el proceso de aparición de nuevas centralidades ha repercutido en la configuración del espacio urbano, desplegando sus efectos tanto en la distribución de actividades económicas, como en el precio y usos del suelo, así como los patrones socioeconómicos relacionados con la vivienda.

En el caso específico de la conformación de la nueva centralidad Tlacopa impactó en el mercado inmobiliario, los usos del suelo, así como en el proceso de aparición de nuevos comercios asociados directa e indirectamente a los enclaves comerciales ahí establecidos.

Sin embargo en la hipótesis no se consideró que el efecto de la conformación de esta nueva centralidad no sería homogéneo en todas las delegaciones que conforman el área de estudio, pues como se ha mencionado anteriormente el caso de la delegación San Lorenzo presentó diversas particularidades, principalmente porque este poblado contaba ya con una estructura urbana arraigada y de origen prehispánico.

Este trabajo fue útil para conocer las características del fenómeno así como sus causas y efectos, brinda una respuesta que ayuda a entender el fenómeno y saber sus alcances en la estructuración urbana de una zona metropolitana, sin embargo también genera nuevas interrogantes sobre nuevos procesos que involucran una investigación más especializada y de mayores alcances. Una investigación que pueda responder ¿cuál es la siguiente fase de desarrollo de las nuevas centralidades? Y ¿si estas se pueden clasificar de acuerdo a la calidad de servicios que ofertan?

## Bibliografía

- Aguilar, Adrián, 2006: "La restructuración del espacio urbano de la Ciudad de México. ¿hacia la metrópoli multimodal?" en Estudios urbanos contemporáneos, México, D. F.
- Aguilera, J., & Corral, A. 1992. La producción del suelo urbano a través de fraccionamientos en el estado de México (1946-1992), México: UAEMEX
- Alvarado, Concepción. "Diferenciación socio-residencial en el Área Urbana de la Ciudad de Cuernavaca, Morelos" , Boletín del Instituto de Geografía, UNAM, 2007
- Álvarez, Guillermo, 2010, El crecimiento urbano y estructura urbana en las ciudades medias mexicanas. Revista Quivera, Universidad Autónoma del Estado de México, vol. 12, n° 2, 2010, pp. 94-114. 18 de Julio del 2014, <http://www.redalyc.org/pdf/401/40115676006.pdf>.
- Aranda Sánchez José María, conformación de la Zona Metropolitana de Toluca, 1960-1990, Estado de México, 2000
- Arteaga, Nelson (1991) Sociedad y vida cotidiana en la ciudad de Toluca. H. Ayuntamiento de Toluca y Centro Toluqueño de Escritores. México.
- Bird, James (2007) Centrality and cities. Routledge Library Editions – The City. London and New York.
- Borsdorf, A., Bähr, J. & Janoschka, "Die Dynamik Wandel in Latin-American, Geographical Helvetica", 2002.
- Carrillo Huerta, Mario Miguel. "Aspectos macroeconómicos introductorios del desarrollo regional y urbano". IPN, 2002
- Carrión, Fernando (2010) El laberinto de las centralidades históricas en América Latina. El centro histórico como objeto de deseo. Ministerio de cultura. Ecuador. 20 de septiembre del 2014, [http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1526&context=fernando\\_carrión](http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1526&context=fernando_carrión)
- Castillo Pavón, Octavio (1992), El proceso de metropolización de la ciudad de Toluca, Toluca, Universidad Autónoma del Estado de México.
- Chung, Chuihua Judy; KOOLHAAS, Rem (eds.). Harvard Design School Guide to Shopping. Colonia: Taschen, 2001; consultado en
- Chirinos, Ítalo y Díaz Joaquín. "Geografía económica global", México, 2007, consultado en <http://gecog07.blogspot.mx/search/label/http%3A%2F%2Fenciclopedia.us.s>
- COESPO, Conformación de las Zonas Metropolitanas: Panorama Demográfico, Toluca, Estado de México, 2009
- CONAPO, Delimitación de las zonas metropolitanas de México, 2005
- Conti, Sergio, 2002: "sociedad de la información, ciudad y sistemas metropolitanos en Europa" en Joan Subirats (ED) Redes Territorios y Gobierno, Barcelona: Istitut d edicions de la diputación de Barcelona
- Cuenin, F, & Silvia, M (2010), identificación de centralidades urbanas, caso Quito, NY: Banco Interamericano de desarrollo.
- De Mattos, Carlos (2002) Transformación de las ciudades latinoamericanas. ¿Impactos de la globalización? Revista de Estudios Urbanos Regionales EURE vol. 28, n° 85, pp. 04 de Junio del 2015, consultado en <http://www.scielo.cl/scielo>

- Duhau, Emilio, Giglia, Angela, “Nuevas centralidades y prácticas de consumo en la Ciudad de México: del microcomercio al hipermercado”. EURE [en línea] 2007, XXXIII (mayo) : [Fecha de consulta: 18 de septiembre de 2016] Disponible en:<<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19609805>> ISSN 0250-7161
- Entrena, Francisco (2005) “Procesos de periurbanización y cambios en los modelos de ciudad. Un estudio europeo de casos sobre sus causas y consecuencias” Deposito digital de documentos UAB, 20 de septiembre del 2014, <http://ddd.uab.cat/pub/papers/02102862n78/02102862n78p59.pdf>
- Flores, Zochilt. 2012. “Dinámica de las actividades terciarias en el centro tradicional de negocios del área metropolitana de Toluca: ¿Auge, decadencia o equilibrio?” Tesis Doctoral, El Colegio Mexiquense. México.
- García González María de Lourdes, Adame Martínez Salvador, Sánchez Nájera Rosa María, “Expansión metropolitana de Toluca: caso de estudio municipio de Calimaya, México”, revista Quivera, año 17, 2015-1 ENERO-JUNIO PÁGS. 35-53
- García, Miguel Ángel & Muñiz, Iván.2007, “¿Policentrismo o dispersión? Una aproximación desde la nueva economía urbana. Revista Investigaciones Regionales”. N° 11, pp. España. 20 de septiembre del 2014, 25-43. [Http://www.redalyc.org/pdf/289/28901102.pdf](http://www.redalyc.org/pdf/289/28901102.pdf)
- Garrocho, Carlos. 2012, “Estructura funcional de la red de ciudades de México. UNFPA, Consejo Nacional de Población CONAPO, El Colegio Mexiquense. México. 26 de Noviembre del 2014, 217[http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Estructura\\_funcional\\_de\\_la\\_red\\_de\\_ciudades\\_de\\_Mexico](http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Estructura_funcional_de_la_red_de_ciudades_de_Mexico).
- Garrocho, Carlos y Campos Juan, 2007: “Dinámica de la estructura policentrica del empleo terciario en el área metropolitana de Toluca 1994-2004” en Papeles de Población, número 052, abril-junio, Toluca, Edo Méx :UAEM, pp. 110-135
- Gil Beuf, Alice, “El centro de Bogotá: políticas urbanas y producción de la centralidad, Quito”, FLACSO sede Ecuador, UIO-Innovar, Lincoln Institute of Land Policy,2009
- GIL Beuf, Alice. “Concepción de Centralidades Urbanas y Planeación del Crecimiento Urbano en la Bogotá de siglo XX”, Instituto Francés de estudios Andinos IFEA, 2014
- Gobierno de Estado de México, “Plazas de México, 2015”, en [www.plazasdemexico.com](http://www.plazasdemexico.com)
- Gobierno del Estado de México, “Catalogo de Fraccionamientos autorizados de 1960-2010”, consultado en <http://www.ipomex.org.mx/ipo/usuarios/login.web>
- Gobierno del Estado de México, Secretaría de Infraestructura, Subsecretaría de Comunicaciones, “red carretera de jurisdicción federal”, Estado de México, 2014
- Gobierno Federal, secretaria de desarrollo social, CONAPO, “catálogo de localidades, México, 2010” 18 de Sep. de 2015, consultado en [www.microrregiones.gob.mx/catloc](http://www.microrregiones.gob.mx/catloc)
- González, Pablo “La conflictividad en el proceso de metropolización de la ciudad de Pachuca”, Papeles de Población, vol. 17, núm. 68, abril-junio, 2011, pp. 127-146 Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México
- Hoyos, Guadalupe & Camacho, Marce (2010) “Vialidad paseo Tollocan en la ciudad de Toluca”. Revista Quivera, vol. 12, n° 2, 2009, p.221-247. Universidad Autónoma del Estado de México, México. 19 de noviembre del 2014,<http://www.redalyc.org/pdf/401/40115676011.pdf>

- Hoyos, Guadalupe (2014) "Planeación metropolitana policéntrica en ciudades de América Latina. Los casos de Quito y Bogotá". México, Universidad Autónoma del Estado de México, México. 15 de noviembre del 2016
- Icazuriaga Montes Carmen y Lorena Erika Osorio Franco, "La relación periferia-centro en la ciudad de Querétaro mediante las prácticas de movilidad y consumo" en Alteridades vol.17 no.33 México ene./jun. 2007
- INEGI, SEDESOL, CONAPO, "Delimitación de las zonas metropolitanas de México", 2005, 20 de oct, de 2016, sitio web: <http://www.beta.inegi.org.mx/>
- INEGI, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Estado de México., 1995: Resultados Definitivos Datos por Localidad, Censo de Población y Vivienda 1995. México.
- INEGI, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Estado de México., 2000: Resultados Definitivos Datos por Localidad, XII Censo de Población y Vivienda 2000. México.
- INEGI, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Estado de México., 2010: Resultados Definitivos (Datos por Localidad) XII Censo de Población y Vivienda 2010. México.
- INEGI, "Censo Económico, 2009, 2011". Consultado 12 de agosto de 2015 , sitio web: <http://www.beta.inegi.org.mx/temas/mapas/urbanos/>
- Iracheta Cenecorta, María del Pilar (1998), Ocoyoacac: la persistencia de un movimiento social (1982-1995), Zinacantepec, El Colegio Mexiquense
- Iriso Enrique, 1992, "El centro urbano: concepto, delimitación y funciones", Estudios de ciencias sociales, ISSN 1131-6632, N°. 5, 1992, págs. 57-75
- Jiménez Sánchez Pedro Leobardo, Calderón Maya Juan Roberto, Campos Alanís Héctor, "Desarrollo habitacional fragmentado y movilidad urbana en la zona metropolitana de Toluca", resumen del 20° Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional en México. Cuernavaca, Morelos del 17 al 20 de noviembre de 2015. AMECIDER – CRIM, UNAM.
- Link, Felipe. "Fragmentación urbana y consecuencias sociales, en: Revista Ciudades", número 77, Ediciones RNIU, México, 2009
- Márquez, Bogart. "Análisis y simulación del crecimiento Urbano utilizando sistemas de información geográficos: Ciudad Juárez, Chihuahua", Tesis de Maestría, El Colegio de la Frontera Norte, México, 2008.
- Mayorga, Miguel (2012) "Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura". Bitácora 21, 19 de Noviembre del 2014 sitio web; [http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/viewfile/29084/pdf\\_169](http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/viewfile/29084/pdf_169)
- Mena, S. A (2008). Las nuevas centralidades urbanas del distrito Metropolitano de Quito, Centro Panamericano e investigaciones geográficas, 1-15
- Montes de Oca Navas, Elvia, "El reparto de tierras en el municipio de Toluca, en Documentos de investigación", Toluca México , Colegio Mexiquense, 2001, en <http://www.cmq.edu.mx/index.php/docman/publicaciones/doc-deinvestigacion-n/190-di0590227/file>
- Negrete, María Eugenia, 2010: "las metrópolis Mexicanas: conceptualización, gestión y agenda de políticas" en Garza Gustavo, 2010: Los grandes problemas de México, Desarrollo urbano y regional, México: Colegio de México
- Olivares Gonzales, A. Y Gonzales Romero D., (2004). "Los nuevos territorios urbanos; consideraciones de la espacialidad contemporánea". URBANO

- Orozco Hernández, Ma. Estela y Tapia Quevedo, Jorge, 2011: “reserva Territorial y construcción social del espacio urbano. ZMVT, estado de México” en cuerpo académico de Estudios Territoriales y ambientales, 2011: entorno Regional de la ciudad de Toluca, Edo, Mex, México, Facultad de planeación Urbana y Regional
- Pacione, Michael. “Urban Geography. Third Edition, Routledge”, USA, 2009
- Pavía, Pablo. “Proyecto y construcción de unidades habitacionales, Facultad de Estudios Superiores de Acatlán”, UNAM. 2007
- Programa de las naciones unidas para el desarrollo, “Índice de Desarrollo Humano Municipal en México; nueva metodología”, México DF., 2014
- Saldarriaga, César (2009) “Los valores urbanos de las nuevas centralidades. Análisis de la experiencia barcelonesa”. Universidad Politécnica de Cataluña, 19 de noviembre del 2014, [http://www-cpsv.upc.es/tesis/TM10presentacio\\_saldarriaga.pdf](http://www-cpsv.upc.es/tesis/TM10presentacio_saldarriaga.pdf)
- Sánchez García, Alfonso y Alfonso Sánchez Arteche. “Toluca. Monografía municipal”, Gobierno del Estado de México-Asociación Mexiquense de Cronistas Municipales, A.C., Toluca, Méx, 1999. Web: <http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM15mexico/municipios/15106a.html>
- Sassen, “The Global city: New York, London, Tokyo”, Princeton, University Press, 1991.
- Secretaría de Desarrollo Urbano, 2010 “Zonas metropolitanas, 200 años de realidades mexiquenses”, Primera edición, BMB, México 2013
- Sobrino, Jaime (2007) “Patrones de dispersión intrametropolitana en México”. Estudios Demográficos y Urbanos, El Colegio de México. Año/Vol. 22, n° 3, México
- sobrino, Luis Jaime, “Zonas metropolitanas de México en 2000: conformación territorial y movilidad de la población ocupada” Estudios Demográficos y Urbanos, núm. 54, septiembre-diciembre, 2003, pp. 461-507, El Colegio de México, A.C., Distrito Federal, México
- Tapia Quevedo, Jorge, 2003. “De la planeación crítica a una crítica a la práctica de a planeación”, en Carreño Meléndez, Fermín, et. Al., Planeación del Territorio y ambiente en América Latina, Toluca, Universidad Autónoma de México
- Trivelli Pablo, “Realidad y desafíos de la ciudad latinoamericana a principios del siglo XXI: equidad, competitividad, sustentabilidad y gobernabilidad”, Guatemala, 2004
- Vecslir, Lorena, 2011. “Nuevas centralidades del ocio y del consumo: ámbitos, modalidades e instrumentos de regulación de las grandes superficies comerciales en la Región Metropolitana de Buenos Aires” Revista Iberoamericana de Urbanismo > Núm. 05 (2011): Especulaciones suburbanas