



FLACSO
MÉXICO

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales

Sede México

Maestría en Población y Desarrollo

**“La periferia y la transición de lo rural a urbano en la Zona
Metropolitana de Toluca, estado de México (1990-2005)”.**

Verónica Martínez Hernández

Tesis para optar al grado de Maestra en Población y Desarrollo
Séptima Promoción, 2006-2008
Agosto, 2008

Director: Dr. Fernando Saavedra

*Para cursar este posgrado se contó con una beca otorgada por CONACYT. Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

CAPÍTULO 2. Antecedentes históricos del proceso de urbanización en México a partir de 1940 hasta 2000.

Introducción

En este capítulo se analizan las políticas económicas implementadas en México en los últimos cincuenta años, con la finalidad de contar con elementos para comprender como estas políticas repercutieron en el desarrollo económico, social, en las condiciones de la vida de la población y en la estructuración territorial. En segundo lugar, dentro de este panorama del crecimiento y proceso de urbanización se trata de ver en específico, como estas políticas han sido factor condicionante en la dinámica espacial de la zona centro del país, pero fundamentalmente en la zona metropolitana de Toluca. Autores como Ruiz en 1999, plantean que “las modalidades que ha experimentado la urbanización de nuestro país en los últimos cincuenta años, están asociadas –en mayor o menor medida- a los avatares de la economía mexicana” (Ruiz., 1999; Pág.:1).

2.1 Procesos socio-históricos

2.1.1 Implementación de las políticas económicas de 1970 a 2000.

La implementación de las nuevas políticas estimuladas por la segunda guerra mundial (1940-1950), iniciaron una nueva fase del desarrollo del país, al facilitar el despegue en algunos sectores de la economía, permitiendo así mejores oportunidades de trabajo; esta posibilidad aumentó el mejoramiento de los salarios reales y las oportunidades de trabajo para el resto de la población. Dando pie a que se impulsara un nuevo modelo de desarrollo económico conocido como “sustitución de importaciones”, donde el principal objetivo era hacer que la producción fuera autosuficiente, que permitiera satisfacer las necesidades de la población, así como también de generar un excedente para exportar a otros países.

Este modelo estimuló un cambio en la estructura del desarrollo urbano del país debido a que, cuando la economía se empezó a concentrar en las grandes ciudades provocó que la industrialización fuera la que influyera de manera decisiva en la conformación de las ciudades “modernas”. En este sentido, se privilegiaron varios

estados para impulsar el desarrollo, en el Distrito Federal se acrecentaba su desarrollo industrial, concentración y especialización de los servicios; por ejemplo, los estados de Baja California y Tamaulipas se les apoyó para la exportación de productos agrícolas y además de su relación que guardaba, por su ubicación geográfica, con el país vecino, los situaba en un lugar importante en la economía del país; en Nuevo León se comenzaban a impulsar las actividades industriales; en Sonora se impulsa una agricultura mecanizada y altamente productiva; en el estado de México, por su cercanía al D.F, crecían las actividades industriales. Si embargo, existían estados como Oaxaca, Guerrero y Chiapas, que seguían teniendo una agricultura tradicional (Unikel y Victoria, 1968).

La prosperidad económica del sector secundario donde el sector primario transfirió sus ganancias, propició que agricultura fuera decreciendo en la mayoría de los lugares, a tal grado que el campo se empezó a ver afectado con un atraso en su desarrollo provocando su abandono, salvo en ciertas regiones donde se apoyó el desarrollo agrícola. La población campesina comenzó a emigrar en busca de mejores condiciones de vida, la que parecía proporcionar sólo las ciudades.

A fines de la década de los 60 se acentuó el problema de la centralización de la industria en el Distrito Federal. Como México se encontraba en una época de desarrollo industrial, no era posible planear su concentración en unas pocas regiones, sino que fue necesario pensar en una industria descentralizada. Para el establecimiento de tales zonas industriales se requería contar con elementos de infraestructura y otros servicios y que dichas zonas estuvieran ubicadas en las cercanías de ciudades, ya que éstas contaban con una base de infraestructura como servicios y carreteras, lo cual facilitaría su rápido establecimiento y funcionalidad.

Este proceso económico establecía políticas de protección que estimularon la inversión privada, con el propósito de fomentar el desarrollo industrial para la producción de manufacturas y con ello sustituir los productos importados de la producción textil, de medicinas, de alimentos, de aparatos electrónicos y automóviles.

El papel del Estado en este proceso era impulsar el desarrollo, así se aplicaron políticas proteccionistas hacia la industria, tales como:

- Subsidio a las empresas industriales, asumiendo los costos de algunas materias primas que requerían las industrias.
- El gobierno exento a los empresarios del pago de impuestos fiscales, hasta un periodo de cinco años y del pago de servicios públicos.
- El Estado otorgó créditos bancarios con bajas tasas de intereses.
- Se disminuyeron las tasas de los aranceles, es decir, bajaron los impuestos por concepto de importaciones de materias primas o tecnológicas que requerían los industriales (Ruiz., 1999; Pág.:1).

Todo lo anterior llevó a un crecimiento sostenido, la economía se fomentó, además, por la fuerte penetración de capitales extranjeros en las ramas textiles y de alimentos. La concentración económica que resultó de éste crecimiento ocurrió paralela a la concentración territorial favorecieron el crecimiento demográfico y a las transformaciones sustanciales de la estructura urbana. Al respecto, CONAPO menciona que, entre 1940 - 1980, México “pasó de ser una sociedad eminentemente rural (en 1940, sólo 20 de cada 100 mexicanos vivían en localidades de más de 15,000 habitantes) a ser una sociedad predominantemente urbano (para 1980, 53 de cada 100 mexicanos vivían en localidades de 15,000 habitantes)” (CONAPO., 1991; Pág.: 18).

Si bien es cierto que el proceso de desarrollo estabilizador produjo un crecimiento de las industrias manufactureras, también existieron desventajas:

1. La producción se llevó a cabo con bienes de capital y tecnología importada, con ello se siguió marcando una dependencia tecnológica para la construcción de obras públicas o servicios que requerían las industrias del Estado. Éstas se valían de préstamos financieros que eran proporcionados por el Fondo Monetario Internacional (FMI), lo que llevó a un endeudamiento cada vez mayor.

2. El déficit en la balanza de pagos fue resultado de haber tenido una economía exportadora de materias primas y no de bienes de capital.
3. La consecuencia más negativa de la economía mexicana, gracias a esta política industrial, fue el desequilibrio entre los sectores de la producción; es decir, se desarrolló más al sector industrial que el sector agropecuario.

Uno de los principales efectos sociales de las políticas industriales de aquellos años fue la concentración de la riqueza en grupos minoritarios y al mismo tiempo la marginación social en virtud de los bajos salarios de las clases trabajadoras, que cada vez se agudizaba más en las grandes ciudades.

Durante el sexenio de Echeverría (1970-1976) se llevó a cabo el crecimiento económico de forma más equilibrada, de manera que todos los niveles de la sociedad mexicana se beneficiaran. Echeverría adoptó medidas para reducir la influencia extranjera en la economía e incrementar las exportaciones, además de la reducción de los lazos con Estados Unidos y en su lugar negoció acuerdos económicos con varias naciones de América Latina, Canadá y la Comunidad Europea.

“La economía mexicana creció a un saludable ritmo anual del 6,3% durante el periodo de 1970 a 1974, pero ya en 1975 la tasa de crecimiento económico disminuyó marcadamente y la inflación aumentó de manera sustancial. En un intento por reducir el déficit comercial extranjero, el gobierno devaluó el peso en 1976 en más del 50%, estableciendo una tasa cambiaria flotante. Un hecho potencialmente beneficioso para la economía del país tuvo lugar en 1974 y 1975: el descubrimiento de extensos yacimientos de petróleo crudo en los estados de Campeche, Chiapas, Tabasco y Veracruz” (Urrutia., 1994; Pág.: 247).

Con respecto a la zona centro⁶, desde la década de 1940, la ciudad de México, ha tenido un crecimiento constante y acelerado de población, por lo que ha rebasado sus límites administrativos para formar una de las metrópolis más grandes del mundo. Para el año de 1995, por ejemplo, en los municipios conurbados del estado de México y el Distrito Federal, se estima que en tan solo el 1% del territorio se concentraba el 20% de la población nacional y el 50% de las actividades industriales.

En este sentido, el cambio y concentración de las actividades económicas en las zonas urbanas de la región, dio paso a la migración como resultado de la carencia de la mayoría de los recursos naturales, es decir, el adelanto urbano y demográfico de México, en los últimos tiempos, ha sido el resultado del desarrollo económico, lo que ha implicado una expansión de mercados urbanos, regionales y locales. En general el desarrollo de las ciudades, obedece al aumento en la oferta de fuerza de trabajo, sobre todo en las actividades relacionadas con el sector secundario y terciario.

Tabla 3. Población Total, urbana y rural en México de 1940 – 2000.

Año	Total (miles)	Urbana		Rural	
		Abs	%	Abs	%
1940	19,653	6,896	35.1	12,757	64.9
1950	25,791	10,983	42.6	14,808	57.4
1960	34,923	17,705	50.7	17,218	49.3
1970	48,225	28,308	58.7	19,917	41.3
1980	66,846	44,299	66.3	22,547	33.7
1990	81,249	57,959	71.3	23,289	28.7
2000	97,483	59,518	61.1	37,964	38.9

Fuente: Elaboración propia, con base en la información de los: Censo General de Población y Vivienda 1970, 1980, 1990 y 2000. INEGI

CONAPO, México Demográfico. Breviario 1988, México, 1988, Cuadro 4.1.

Por otro lado, como se puede ver en la tabla 3, la rápida urbanización se presentó con un crecimiento explosivo de la población de 1960 en adelante, debido al aumento de la migración del campo a la ciudad, además del crecimiento natural que las

⁶ Bassols en 1979 hace una regionalización del país considerando las características socioeconómicas básicamente; agrupando en 8 regiones las 31 entidades federativas y el Distrito Federal: Noroeste (Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa), Norte (Chihuahua, Coahuila, Durango, Zacatecas y San Luis Potosí), Noreste (Nuevo León y Tamaulipas), Centro-Occidente (Jalisco, Aguascalientes, Colima, Michoacán y Guanajuato), Centro-Este (Querétaro, México, Distrito Federal, Morelos, Hidalgo, Tlaxcala), Sur (Guerrero, Oaxaca y Chiapas), Península de Yucatán (Campeche, Yucatán y Quintana Roo), Oriente (Veracruz y Tabasco).

grandes ciudades experimentaron, que fueron incrementándose con el paso de los años. Actualmente la población urbana es mucho más que la rural, proceso que ha transformando la sociedad urbana, ya que son las zonas donde se concentran las actividades industriales, comerciales, financieras, políticas, administrativas y culturales, entre otras.

2.2 El proceso de urbanización en México.

2.2.1 El fenómeno de metropolización en México.

De 1940 a 1980, en el país se conformaron 26 Zonas Metropolitanas, y entre las más grande se encontraban la ZM de Monterrey, la ZM de Guadalajara y la ZM de la ciudad de México.

Para el año 2005, CONAPO, SEDESOL e INEGI establecen que en el país existen 56 ZM, las cuales como se pueden apreciar en el mapa 1, se encuentran distribuidas en por lo menos 29 entidades del país, siendo así las de mayor jerarquía dentro del sistema urbano nacional, en ellas se genera 71 por ciento del producto interno bruto del país y tienen el potencial de incidir favorablemente en el desarrollo económico y social de sus respectivas regiones (CONAPO, SEDESOL e INEGI, 2005; Pág.: 21).

2.2.2 La conurbación de la región centro del país

A partir de 1980, la Zona Metropolitana del Valle de México⁷ (ZMVM) inició una nueva transición, conocida como megalopolización, que se caracteriza por la integración funcional y física de otros espacios urbanos o metropolitanos, e inclusive por la continuidad de la mancha urbana hacia otras áreas que antes estaban separadas del

⁷ El concepto de Zona Metropolitana del Valle de México se utilizó a partir de la década de 1950. Para el año 2005 la ZMVM hace referencia a al conjunto de los 58 municipios del estado de México, las 16 delegaciones del Distrito Federal y un municipio del estado de Hidalgo.

Valle de México. En este sentido, la ciudad de México en estos últimos 25 años ejerce una alta influencia sobre siete entidades federativas (Estado de México, Hidalgo, Morelos, Puebla, Querétaro, Tlaxcala y el Distrito Federal), las cuales en las últimas tres décadas han presentado las más altas densidades de población del país, además que poseen mayor comunicaciones con la ciudad de México y vinculaciones económicas muy importantes.

En el caso específico del estado de México, el surgimiento de la Zona Metropolitana de Toluca aceleró el proceso de megalópolis en la región centro, como consecuencia del desbordamiento del espacio geográfico, principalmente sobre los ejes carreteros hacia Toluca-Lerma y Cuernavaca. Es decir, la interrelación que existe entre estos dos territorios, obedece a la interconexión de los medios de comunicación que existe entre ambas, el tamaño de sus mercados y la complementariedad entre sus servicios; como resultado de esto, el territorio ha presentado una mayor expansión física de ambas, lo cual ha reducido la distancia entre ellas, los municipios intermedios entre la ciudad central y la ZMVM han acelerado su urbanización y dependencia.

Demográficamente, la región centro en el 2005 contaba con una población de 27, 044,532 millones de habitantes, cifra que representaba el 46.7 % de la población nacional.

Además, en ella se encuentran once de las cincuenta y seis Zonas metropolitanas⁸ que existen en el país; siendo las zonas metropolitanas más pobladas las del Valle de México con 19.2 millones de habitantes, Puebla-Tlaxcala con 2.4 millones de habitantes y Toluca con 1.6 millones (CONAPO, SEDESOL e INEGI., 2005; Anexo estadístico)

⁸ ZM del Valle de México, ZM de Pachuca, ZM de Tulancingo, ZM de Tula, ZM de Toluca, ZM de Cuernavaca, ZM de Cautla, ZM de Puebla-Tlaxcala, ZM de Tehuacan, ZM de Querétaro y la ZM de Tlaxcala-Apizaco.



FLACSO
MEXICO

Simbología.

Zonas Metropolitanas



Localización:



Nombre:

Zonas Metropolitanas de México,
2005

Fecha:

Agosto/2008

Cat#: 1

Elaboró:

Verónica Martínez

Fuente:

Delimitación de Zonas Metropolitanas
de México, 2005



Estado Unidos de América

Golfo de México

Océano Pacífico

Guatemala



Por otro lado, en 1994 la región centro aportó el 42.2% del PIB nacional; diez años más tarde disminuyó al 39.8%. Durante el período 2000 – 2006 el promedio de variación anual en el PIB por entidad federativa fue de 0.66%, mientras que en el D.F fue de 0.56% y en la RC de 0.61%, ambas por debajo del promedio nacional.

La participación de la región centro en la economía del país obedece a que concentra 34.6% de la Población Económicamente Activa (PEA) a nivel nacional: 39% se encuentra en el estado de México (5.7 millones), 28% en el D.F (4.1 millones) y 15% en Puebla (2.2 millones).

A nivel nacional, la región centro figura en el primer lugar de PEA ocupada en todos los sectores, exceptuando el primario. En el sector terciario (subsectores comercio, servicios financieros y otros) ocupa al 37.6% de PEA ocupada; en el secundario, una posición todavía destacada en el subsector de industrias manufactureras (34.7%), y un 20.4% en el sector primario (agricultura, ganadería, etcétera). Dentro del total de PEA ocupada en el sector terciario, subsector servicios profesionales, financieros y corporativos, la región centro representa 43.5% de estas actividades en el país (Censo 2000).



FLACSO MEXICO



FLACSO MEXICO

Simbología:

Zonas Metropolitanas

- Valle de México
- Pachuca
- Tlaxcango
- Tula
- Toluca
- Cuernavaca
- Cuatlla
- Puebla - Tlaxcala
- Tehuacan
- Querétaro
- Tlaxcala - Apizaco

Localización:



Nombre:

Zonas Metropolitanas de la Región Centro del País.

Fecha:

Agosto/2008

Ciudad:

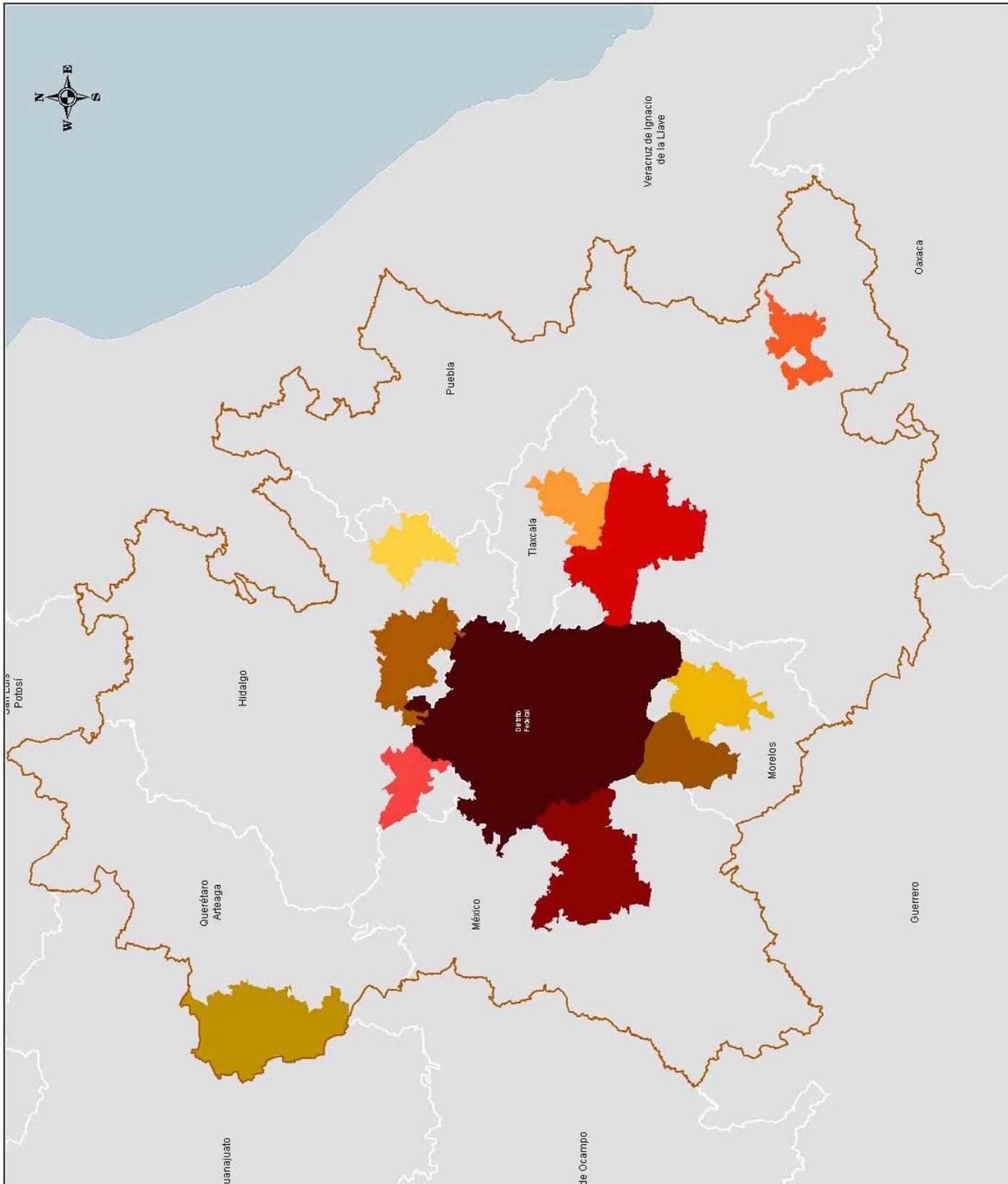
2

Elaboró:

Verónica Martínez

País:

Comisión de la Zona Metropolitana del Centro del País (COMAZONAC) del INEGI y COMAPO del SEDEROL (INEGI) - COMAPO



2.3 Proceso de urbanización en la Zona metropolitana de Toluca

2.3.1 Ubicación del área de estudio

La dinámica demográfica y espacial de la Zona Metropolitana de Toluca (ZMT) ha estado sometida a varios cambios espaciales importantes, que se dieron a partir de la década de 1970, principalmente en la ciudad de Toluca, que en un primer momento fue la que sufrió cambios enfocados a una nueva refuncionalización de sus espacios, adquiriendo el papel de ciudad central; posteriormente fueron incorporándose los demás municipios, marcando así la pauta para la generación de nuevos lugares en los que la lógica del desarrollo económico ha determinado la configuración de su territorio.

En este sentido, en los últimos 25 años en México, académicos e instituciones públicas han realizado diversos estudios para tratar de delimitar las zonas metropolitanas del país; por ejemplo Negrete y Salazar en 1986 en su estudio Zonas Metropolitanas en México, estipulan que la ZMT está conformada por los municipios de Toluca, Metepec, Mexicalcingo, San Mateo Atenco y Zinacantepec; por otro lado, en 1993 el Plan Regional Metropolitano de Toluca, consideraba que la zona metropolitana estaba conformada por los municipios de: Toluca, Metepec, Lerma, Zinacantepec, San Mateo Atenco, Ocoyoacac y Xonacatlan⁹; y Arias (1997), considera que su área de influencia se conformaba por 15 municipios: primer contorno Almoloya del Río, Capulhuac, Mexicalcingo, Ocoyoacac, San Antonio Isla, Tenango del Valle y Xonacatlán; segundo contorno Santiago Tianguistengo, Santa María Rayón, Chapultepec y Santa Cruz Atizapán.

Para efectos de este estudio se consideran como municipios metropolitanos los planteados en el estudio realizado por la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI) y el Consejo Nacional de Población (CONAPO) en el año 2005, “Delimitación de Zonas Metropolitanas”, que consideran que la Zona Metropolitana de Toluca (ZMT) está integrada por 14 municipios: Almoloya de Juárez, Calimaya, Chapultepec, Lerma, Metepec,

⁹ Plan Regional Metropolitano de Toluca 1993.

Mexicaltzingo, Ocoyoacac, Otzolotepec, Rayón, San Antonio la Isla, San Mateo Atenco, Toluca, Xonacatlan y Zinacantepec¹⁰, todos del estado de México.

La zona de estudio se localiza en la región centro¹¹ del país, en el estado de México. A escala nacional y por tamaño de población ocupa el 5to lugar dentro de las 56 zonas metropolitanas que existen en el año 2005. Su ubicación geográfica la sitúa dentro del radio de influencia de la Zona Metropolitana del Valle de México, lo que le permite aprovechar su relación con ésta, además de la articulación con el “desarrollo del corredor Golfo Pacífico y el denominado eje del Tratado de Libre Comercio con América del Norte y, en consecuencia, le permite aumentar su competitividad respecto a las otras zonas metropolitanas de la región centro del país”¹². Esta situación ha influido en su proceso de urbanización propiciando la configuración de nuevos espacios territoriales, que genera un sistema complejo de relaciones demográficas, económicas, sociales, políticas, culturales y territoriales de gran dimensión.

La ZMT colinda al norte con el municipio de Temoaya, al noreste con los municipios de Isidro Fabela, Jilotzingo y Naucalpan de Juárez; al este con el municipio de Huixquilucan y con el Distrito Federal; al sureste con los municipios de Xalatlaco, Capulhuac, Tianguistenco, Atizapan, Temoaya del Río; al sur con el municipio de Tenango del Valle; al suroeste con los municipios de Villa Guerrero, Coatepec Harinas, Texcatitlan y Temascaltepec; al oeste con el municipio de Amanalco y al noroeste con los municipios de Villa Victoria, San Felipe del Progreso e Ixtlahuaca.

¹⁰ Delimitación de las zonas metropolitanas de México, INEGI, SEDESOL, CONAPO., 2005.

¹¹ Ángel Bassols, 1986, Planteó una regionalización geográfico-económicas; él considera que las regiones “están determinadas por la vinculación entre los aspectos naturales y sociales; dichas regiones se estructuran a partir de la influencia del hombre sobre la naturaleza donde su grado de maduración, depende de la etapa de desarrollo histórico en que se encuentra una región dada y sus características básicas que presentan estas zonas económicas, están en función de su nivel de especialización productiva, así como también la importancia económica de cada una de ellas, que tienen relación muy estrecha con la utilización de los recursos naturales” (Bassols, 1986, página: 52-54 y 78.)

¹² Plan Regional de Desarrollo Urbano del Valle de Toluca

2.3.2 La conformación de la Zona metropolitana de Toluca

Varios autores (Montoya, 1995, Arteaga y Alfaro 2001), afirman que el proceso de metropolización de Toluca se inició en la década de los 70's con la generación del corredor industrial "Toluca-Lerma", el cual comenzó a funcionar como un polo de desarrollo que provocó un acelerado proceso de migración, propiciando no solo un crecimiento en el municipio de Toluca si no también en Metepec. Con estos cambios también se dio una fuerte dinámica social (segregación de usos de suelo habitacional por nivel socioeconómico de la población) en la estructura del territorio.

Esta implementación del polo de desarrollo en el municipio de Toluca- Lerma, marcó la pauta para que se diera la metropolización con los municipios circunvecinos a éstos. Sin embargo, no es sino hasta 1980 cuando se comienza a reconocer la conformación de la Zona Metropolitana de Toluca.

Montoya (1995), afirma que el proceso de metropolización en Toluca se dio por:

- ◆ La conurbación plena entre Toluca y Metepec;
- ◆ La conurbación virtual desde el punto de vista físico y en el aspecto económico, entre Toluca y Zinacantepec
- ◆ La expansión gradual de Zinacantepec hacia los poblados del Poniente;
- ◆ Las zonas industriales de Toluca y Lerma;
- ◆ La conurbación a lo largo del Paseo Tollacan, entre San Mateo Atenco y la zona industrial;
- ◆ La virtual conurbación, en proceso de consolidación, entre el sur de San Mateo Atenco (Barrio de Guadalupe) y la zona oriente del pueblo de Metepec;
- ◆ La conurbación plena en proceso de consolidación (crecimiento lineal), entre Lerma (Isleta) y Ocoyoacac (pueblo), y entre los mismos municipios en la zona del fraccionamiento de Los Encinos, en la autopista México-Toluca;
- ◆ El crecimiento lineal existente sobre la carretera a Naucalpan, entre los municipios de Toluca, Lerma y Xonacatlán;
- ◆ El desarrollo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de Toluca, como parte del Sistema Aeroportuario Metropolitano (SAM), que provocó el crecimiento urbano

en sus zonas aledañas, incorporando áreas de los municipios de Toluca, Lerma, Xonacatlán, San Mateo Atenco, Metepec y Ocoyoacac;

- ◊ La vinculación económica y funcional entre la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y la zona metropolitana de Toluca, que junto con las otras zonas metropolitanas de las entidades federativas de la región centro, conforman la megalópolis. (Montoya., 1995; Pág.: 46).

A finales de la década de los setenta y en los ochentas, los municipios de Zinacantepec y San Mateo Atenco, junto con los antes mencionados fueron, los que crecieron de forma más acelerada dentro de la región.

En síntesis, dentro del proceso de metropolización de la Ciudad de Toluca, los factores que se pueden atribuir a su acelerado crecimiento fueron la política de descentralización de la industria, mediante la cual se creó el corredor industrial Toluca-Lerma, Parque industrial Santiago Tianguistenco, Zona industrial Zinacantepec – Toluca y la Zona industrial Ocoyoacac, además, según Arteaga y Alfaro, 2001, el sismo “de 1985 en la ciudad de México que acelera intensamente un proceso de migración – del Distrito Federal hacia la región de Toluca- que impactó no sólo a la ciudad de Toluca, sino a los municipios vecinos de Metepec, Zinacantepec y Lerma” (Arteaga y Alfaro, 2001; Pág.; 24).

La expansión de la mancha urbana de la ciudad de Toluca se inició con la creación de fraccionamientos en el municipio de Metepec, sobre el paseo “Tollocan” junto con establecimientos comerciales frente al corredor industrial; posteriormente la mancha urbana continuó extendiéndose hacia los municipios de Lerma, San Mateo Atenco y más recientemente hacia el municipio de Zinacantepec.

Ante esta situación, el 18 de marzo de 1993, el gobierno estatal genera el primer Plan Regional Metropolitano de Toluca, que consideraba a los municipios de Lerma, Metepec, Ocoyoacac, San Mateo Atenco, Toluca, Xonacatlán y Zinacantepec, en el

cual buscaban una mejor planeación, ordenación y regulación de la zona metropolitana (Plan Regional Metropolitano de la Ciudad de Toluca, 1993).

Con el crecimiento del desarrollo económico y la consolidación del mismo, en la década de los noventa se generaron grandes obras públicas como la modificación y ampliación del aeropuerto – actualmente actúa como una alternativa al de la ciudad de México-; la construcción del Boulevard Aeropuerto uniendo al Paseo Tollocan con la vía López Portillo (carretera libre Toluca – Naucalpan). Además de la construcción de “la carretera de cuota La Marquesa- Constituyentes, iniciando un intenso proceso de urbanización¹³ desde Santa Fe y Cuajimalpa, hasta el municipio de Huixquilucan, colindante con la serranía de Las Cruces en el Parque Nacional de La Marquesa (Arteaga y Alfaro., 2001; Pág.; 24).

En lo referente a las desigualdades sociales, con el crecimiento de la zona metropolitana de Toluca se comenzaron a especializar los diferentes municipios, siendo el municipio de Zinacantepec de la metrópolis el que presentaba un índice de desarrollo bajo; mientras que Metepec tenía un índice alto. En este sentido, Iracheta plantea que las áreas urbanas de Toluca y Metepec son las que se han expandido con más rapidez, concentrando la mayor cantidad de población al constituir las unidades centrales de una primera etapa de metropolización, lo que implicó su conurbación física desde los sesenta, que en la actualidad se encuentra totalmente consolidada (Iracheta, 1994).

En el caso del Valle de Toluca, en el sistema urbano de la ZMT se encuentran ubicados la mayor parte de los servicios de cobertura regional, de ahí que buena parte de los sistemas urbanos de jerarquía menor dependen de él. De igual modo, algunas carreteras tienen influencia mayor en la concentración acelerada de la población.

La carretera México-Toluca es el eje vial más importante del estado de México debido al volumen de vehículos que circulan por ella, comunica a la ZMVM con la ZMT, además de los municipios de la zona poniente del valle de Toluca. En los años noventa

¹³ El tipo de urbanización que se da entre estos dos espacios fue de tipo californiano debido a que el crecimiento solo se da a los lados de las vías de comunicación.

se realizaron las obras que comunican al norte del valle de México con el valle de Toluca, ligando municipios industriales.

La autopista Toluca-Ixtapan de la Sal, en su tramo libre Toluca-Tenango del Valle y de cuota Tenango del Valle- Ixtapan de la Sal, es otro de los ejes carreteros más importantes, ya que integra a las principales localidades ubicadas entre Toluca y Coatepec Harinas y sirve además de enlace entre los estados de Morelos y Guerrero.

La región suroeste del estado de México se encuentra relacionada por la vía que enlaza a Toluca con Valle de Bravo y Tejupilco; a través de ella se comunican las principales localidades del estado de Guerrero. Por otro lado, la vía Toluca-Zitácuaro entrelaza los municipios del poniente del Valle de Toluca y comunica a la entidad con el estado de Michoacán. Hacia el norte los municipios se encuentra articulados a través de la carretera Toluca- Querétaro, la cual comunica a la ciudad de Toluca con Atlacomulco, además de numerosas localidades medias que conectan al estado de México con Querétaro.

En resumen, se señala que el proceso de conurbación que se dio en la Ciudad de Toluca y que marcó la pauta para que se comenzará a metropolizar la Ciudad, se puede decir que se dio en tres etapas: en un primer momento únicamente existía la Ciudad de Toluca, en segundo lugar los municipios que se conurbaron a la ciudad de Toluca fueron Metepec, Lerma y Zinacantepec; en tercer lugar, Almoloya de Juárez, San Mateo Atenco y Mexicalcingo (Sobrino., 1994; Pág.: 197-198) y – con base a la metropolización del grupo interinstitucional¹⁴- se puede hablar de una cuarta etapa donde se están conurbando los municipios de Xonacatlán, Ocoyoacac, Calimaya, Chapultepec, Oztolontepec, Rayón y San Antonio la Isla (Ver mapa 4).

¹⁴ Se refiere al estudio realizado por INEGI, CONAPO y SEDESOL en 2005 “Delimitación de Zonas Metropolitanas”.

2.3.3 La transición de las localidades rurales a urbanas de la ZMT de 1970 a 2005.

Durante las últimas tres décadas se observa una gran metamorfosis a la que ha estado sujeta la ciudad de Toluca y las localidades que pertenecen a los municipios que integran la ZMT, debido a la expansión de su área urbana de la ciudad hacia otros municipios; y aunque no exista aun una conurbación física, con algunas localidades urbanas si existe una vinculación directa por dotación de servicios e infraestructura a estas ciudades, de tal modo que la ciudad central se consolida cada día más como la proveedora de servicios a los demás municipios.

Como ya se ha mencionado en el capítulo anterior, la conformación de la ZMT está profundamente relacionada al proceso de industrialización que fue el factor determinante del crecimiento de algunas de las localidades de los municipios.

En 1970, según el Censo de Población y Vivienda, dentro de la ZMT existían alrededor de 35 localidades urbanas¹⁵, las cuales se encontraban distribuidas en los municipios de la siguiente manera:

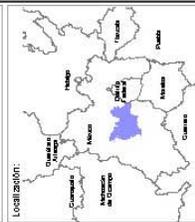
¹⁵ Se toma el criterio del INEGI, una localidad urbana es aquella que cuenta con una población mayor a 2,500 habitantes y rural la menor de 2,500 habitantes.



FLACSO
MEXICO

Simbología:

- Primera etapa
- Segunda etapa
- Tercera etapa
- Cuarta etapa



Localidad:

Nombre: **Proceso de integración de los municipios a la ZMT**

Fecha: Agosto/2008

Edici: **4**

Elabor: Verónica Martínez

Financ: Subpro, 1904
SEDESOL, INEGI y CONAPO
2006.

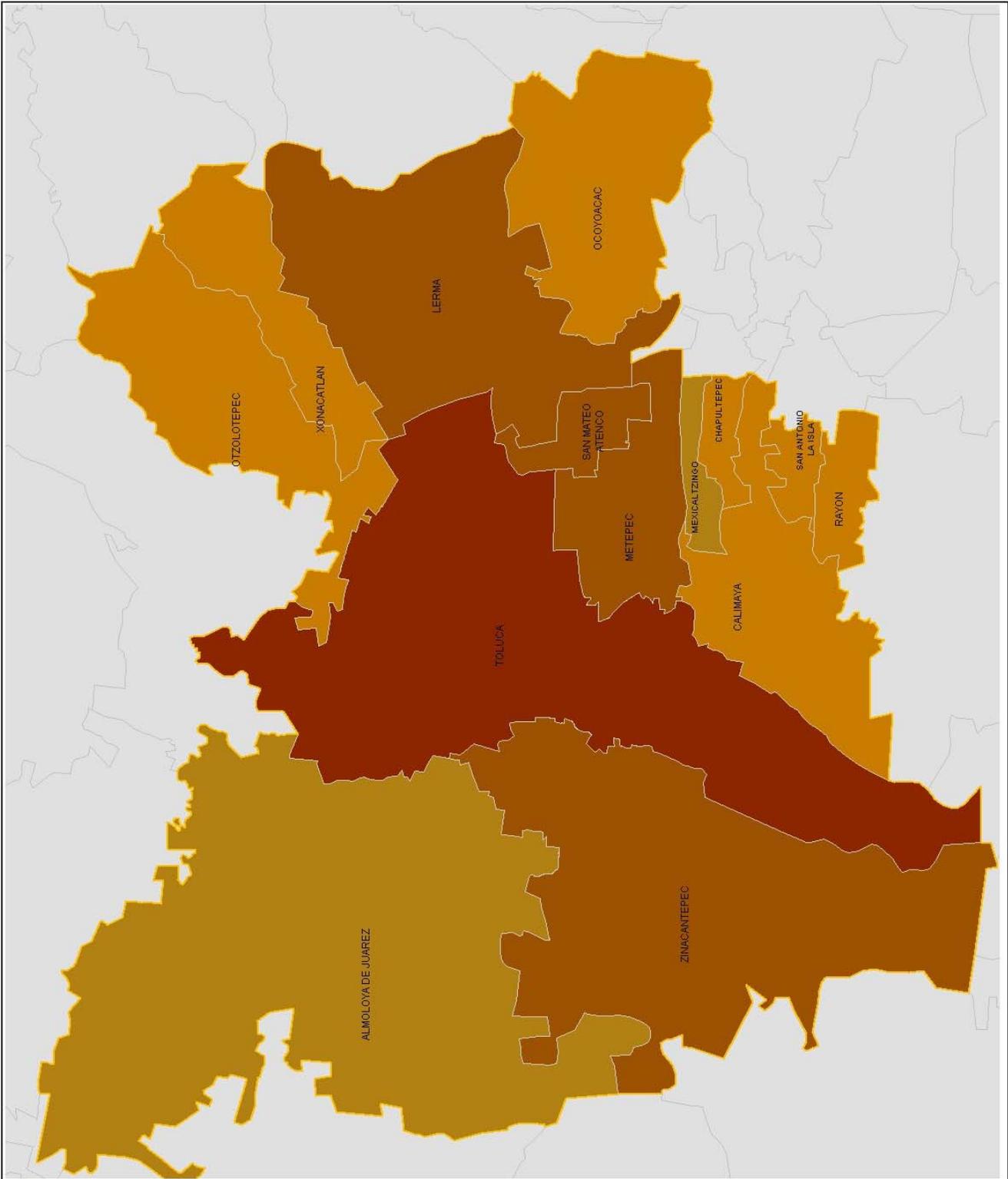


Tabla 4. Principales localidades en la ZMT, en 1970.

Municipio	Localidad	Población en 1970
Almoloya de Juárez	San Francisco Tlalcilalcalpan	5878
	Total Municipal*	5878
Calimaya	Calimaya de Díaz González	4245
	Santa María Nativitas	2513
	Zaragoza de Guadalupe	2756
	Total Municipal	9514
Lerma	Lerma de Villada	3428
	San Miguel Ameyalco	2799
	San Pedro Tultepec	4004
	Santa María Atarasquillo	5582
	Total Municipal	15813
Metepec	Metepec	7935
	San Bartolomé Tlaltelulco	3045
	San Miguel Totocuitlapilco	2717
	Total Municipal	13697
Mexicaltzingo	San Mateo Mexicaltzingo	3880
	Total Municipal	3880
Ocoyoacac	Ocoyoacac	5366
	San Pedro Cholula	3205
	Total Municipal	8571
Otzolotepec	San Mateo Capulhuac	3406
	Total Municipal	3406
Rayón	Santa María Rayón	2809
	Total Municipal	2809
San Mateo Atenco	San Mateo Atenco	7778
	Total Municipal	7778
Toluca	Toluca de Lerdo	114079
	Cacalomacán	4243
	Calixtlahuaca	3839
	Cerrillo Vista Hermosa	2584
	San Andrés Cuexcontitlán	5359
	San Felipe Tlalmimilolpan	2858
	San Mateo Otzacatipan	5919
	San Pablo Autopan	8736
	San Pedro Totoltepec	4241
	Santiago Tlacotepec	5495
	Total Municipal	157353
Xonacatlán	Xonacatlán	5400
	Santa María Zolotepec	3780
	Total Municipal	9180
Zinacantepec	San Miguel Zinacantepec	7449
	San Antonio Acahualco	5648
	San Juan de las Huertas	4837
	Santa Cruz Cuauhtenco	2549
	Santa María del Monte	3511
	Total Municipal	23994

Fuente: Censo de Población y Vivienda 1970. INEGI

* Solo se consideran a las localidades mayores de 2500 habitantes.

El inicio de la conformación de la ZMT se puede analizar en dos períodos, en un primer momento los municipios que sufrieron un mayor grado proceso de urbanización fueron: Lerma, Metepec, San Mateo Atenco y Toluca.

Según los planes de desarrollo¹⁶ en 1976 las localidades con mayor grado de urbanización dentro de la ZMT eran:

El municipio de Lerma, fue el primero que presentó una conurbación con la ZMT, por la instalación del corredor industrial Toluca-Lerma y por su cercanía a la autopista México – Toluca y el desarrollo industrial con Naucalpan, en la década de los años 70's. A partir de estos hechos el municipio creció de manera significativa hacia la parte sur-este, colindando con el municipio de Toluca.

El desarrollo económico propicio cambios importantes en la dinámica de algunas localidades: Lerma de Villada, Santa María Atarasquillo, San Pedro Totoltepec y San Miguel Ameyalco que en el período de 1970 y 1980, y según los Censos presentaron tasas de crecimiento de 4%, 3.6%, 5% y 3.7 por ciento.

Hacia la parte norte con dirección a Naucalpan, las localidades con mayor crecimiento fueron San Nicolás Peralta (3.8 % de crecimiento para el periodo) y San Francisco Xochicuautla (1.9 %) y San Mateo Atarasquillo que fue la localidad con mayor crecimiento pues de 1,848 habitantes en 1970 paso a 8,756 habitantes en 1980.

Este rápido proceso de urbanización propicio la expansión de la zona urbana del municipio que incrementó la superficie de uso urbano, pasando de "646.9 hectáreas en 1990 a 2,611 hectáreas para el año 2000, es decir, un incremento del 59.06% en solo veinte años" (Plan de desarrollo municipal de Lerma, 2000).

¹⁶ Publicados en la página de la Secretaría de Desarrollo Urbano del estado de México (<http://www.edomex.gob.mx/sedur/planes-de-desarrollo/municipales>)

Actualmente, el municipio se ha convertido en un “municipio de paso”, es decir, un municipio dormitorio, la población que trabaja en el Distrito Federal sólo llega en las noches a dormir o bien los fines de semana.

En el caso del municipio de Metepec, la construcción del corredor industrial Toluca-Lerma en la década de los 70’s fue el detonante del crecimiento del municipio de Metepec, que fue entre los primeros municipios que se conurba a la ciudad de Toluca. Su principal papel en el crecimiento de la ZMT fue la generación de zonas habitacionales para la población migrante y la población nativa, además de la relación que guarda con el corredor industrial. Las localidades que presentaron un aumento en su población fueron: Metepec con una tasa de crecimiento entre 1970 y 1980 de 6.47%, San Jerónimo Chicahualco¹⁷ que aumentó su población de 2,638 habitantes en 1970 a 5,383 en 1980, San Bartolomé Tlaltelulco 3% y San Gaspar Tlahuelilpan 5.6 por ciento.

La integración física con el área urbana de la ciudad de Toluca del municipio de Metepec, se dio a través de la avenida Pino Suárez, 5 de mayo y boulevard Tollocan, destacando la delegación de Santa Ana Tlapaltitlán y Santa María Totoltepec.

San Mateo Atenco, según el archivo de las localidades del INEGI¹⁸, la mayoría de sus localidades que existían en 1970 y que se encontraban cercanas a cabecera municipal, en 1990 forman parte ya del área urbana de esta localidad¹⁹. “Las localidades y colonias agrícolas cercanas a la zona industrial registraron un elevado crecimiento. Las localidades que presentaron cambios sustanciales en su crecimiento fueron: Emiliano Zapata, Francisco I. Madero, Guadalupe, Reforma, Isidro Fabela y Santa María la Asunción”²⁰.

¹⁷ La localidad de San Jerónimo Chicahualco, 1990 se incorpora a la localidad de Metepec, cabecera municipal del municipio del mismo nombre, por su conurbación física que existe con ella. Fuente: <http://mapserver.inegi.gob.mx/AHL/realizaBusquedaurl.do?cvegeo>

¹⁸ Idem 17

¹⁹ Las localidades absorbidas son: Emiliano Zapata, Álvaro Obregón, Buena Vista, La concepción, Guadalupe Oriente, Isidro Fabela, San Francisco, San Isidro, Santa Elena, La Asunción Pueblo

²⁰ Publicados en la página de la Secretaría de Desarrollo Urbano del estado de México (<http://www.edomex.gob.mx/sedur/planes-de-desarrollo/municipales>)

Según el Plan Municipal de Desarrollo Urbano, San Mateo Atenco desde la década de los 70's ha incrementado su superficie urbana en un 493%, esto debido a que se ha registrado un incremento poblacional que pasó de 18,140 hab. a 59,647 hab. para el año 2000; es decir, el incremento es de un 328.82%. Como se puede observar en el mapa 5, las localidades que están siendo transformadas por el crecimiento de la población en aquellas que se encuentran a una distancia lineal no mayor de 10 km de la ciudad central (Toluca), así como también se puede observar una relación de tipo policéntrica.

Finalmente, el municipio central de la ZMT – Toluca - y fundamentalmente la ciudad central, se vio influenciado su crecimiento poblacional y físico de su área urbana por ser el núcleo industrial, este crecimiento se observó en las tasas de crecimiento que entre 1950 - 1960 fue de 3.17 y diez años más tarde fue de 4.37. En este sentido, las localidades que mayor crecimiento presentaron fueron: El Carmen, Colonia Celanese, El Cerrillo Vista Hermosa, Guadalupe, San Lorenzo Tapaltitlán, San Mateo Otzcatipan, San Miguel Totoltepec, San Nicolás Tolentino, Santa Ana Tlapaltitlán y Santa María Totoltepec, que se encontraban mas asociadas a la dinámica económica de la ciudad (Aranda, 2000)

En la parte norte del municipio las localidades que crecieron y que a través del tiempo se han integrado al área urbana de la ciudad son: La Palma, San Andrés Cuexcontitlán, San Cristóbal Hichochintlán, San Diego Linares,

En la parte norte, las localidades que crecieron fueron Santa Cruz Atzacapotzaltongo, San Marcos Yachihuacaltepec, Santiago Tlaxomulco y Calixtlahuaca, ya que su crecimiento poblacional se dio de tipo natural consolidado así las áreas urbanas y no propiciando una expansión de ellas.

Hacia el oriente del municipio las localidades de San Lorenzo Tepaltitlán, San Mateo Oztzacatipan, San Pedro Totoltepec, Santa Ana Tlapaltitlán y Santa María Totoltepec crecieron debido a su cercanía con el Aeropuerto Internacional de Toluca, la Central de Abastos, los desarrollos industriales Exportec I y II, el Coecillo, Toluca 2000 y el corredor urbano Toluca-Lerma, así como por la presencia de conjuntos urbanos significativos, como La Crespa, La Cruz Comalco, Villas GEO, Misiones de Santa Esperanza, La Floresta, Villas Santín, Los Sauces, Rancho San Jorge, entre otros (Plan de desarrollo municipal, 2003).

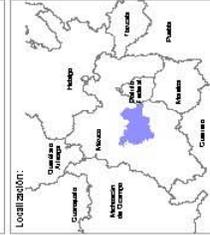
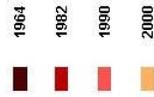
En el mapa 6 se puede apreciar la evolución del crecimiento de la ciudad central y su proceso de conformación de ZM. Según el Plan de desarrollo, el proceso de ocupación del suelo obedece a tres etapas: en 1976 ocupaba una superficie de 2,785 hectáreas; ya para el año de 1989, la superficie incorporada al área urbana fue de 5,816 ha, integrando a las localidades Santa Ana Tlapaltitlán, San Lorenzo Tepaltitlán y San Mateo Oxtotitlán, así como hacia el sur con la colonia Seminario, el poblado de San Buenaventura y con Capultitlán, lo cual significó un crecimiento de 3,041 ha con referencia al año de 1976.

Para el 2002, el Plan establece que el crecimiento más fuerte se dio hacia la parte oriente sobre las localidades de San Pedro Totoltepec, San Mateo Oztzacatipan, San Andrés Cuexcontitlán y San Cristóbal Huichochitlán, y al sur con San Buenaventura, Cacalomacán y Capultitlán. Con lo anterior, la superficie urbana aumentó a 10,223.52 hectáreas.

Aunque el resto de los municipios desde la década de los 70's no tuvieron un gran crecimiento, como los municipios centrales de la ZMT, si comenzaron a tener indicios de su participación en la dinámica de la ciudad de Toluca, por estar ubicados dentro de su dinámica económica.

Simbología.

Área metropolitana



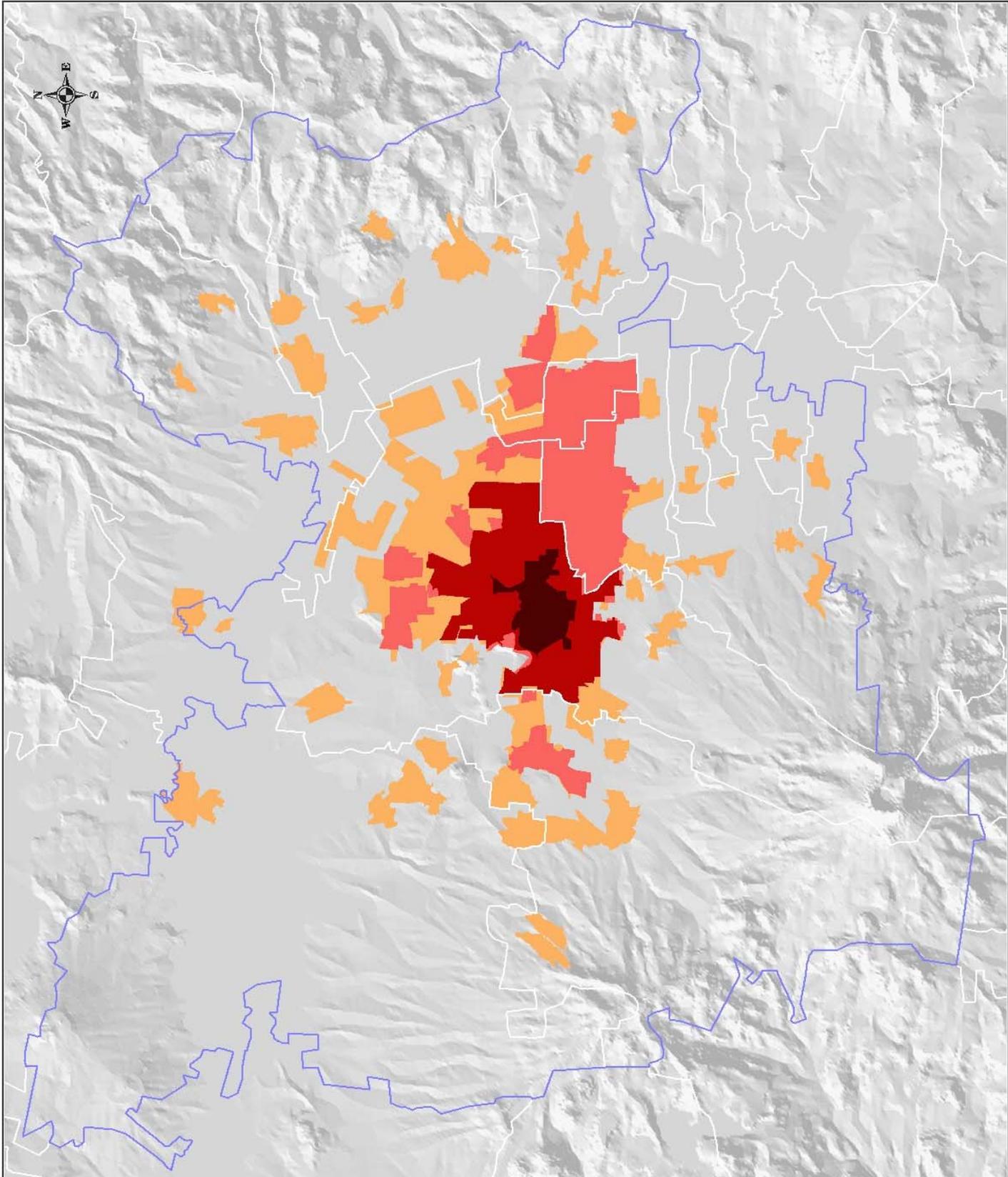
Nombre:
Expansión del área urbana de la
ZMT

Fecha:
Agosto 2008

CDU:
6

Elaboró:
Verónica Martínez

Fuente:
Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), 1994, 2000, 2005, 2007, 2008.



2.4. Instrumentos jurídicos en la configuración de la ZMT

2.4.1 *Plan o Programas de desarrollo urbano*

En México se puede decir que prácticamente el proceso de urbanización se ha producido a expensas de la tierra ejidal o comunal que en la mayoría de los casos ha sido por irregularidades con las que crecen las zonas metropolitanas del país.

Como consecuencia de este acelerado crecimiento, en 1973 se crea un acuerdo presidencial, el cual el Comité para la Regularización de la Tenencia de la Tierra debía constituirse y coordinarse para realizar un programa nacional regulatorio de la tenencia de la tierra en los asentamientos humanos y prever la disponibilidad de espacios para el crecimiento urbano. Entre sus atribuciones tenía la de tramitar expropiaciones ante el Departamento de Asuntos Agrarios y Colonización, obtener los terrenos, cubrir las indemnizaciones e incorporar los terrenos regularizados al fondo legal de las ciudades. En 1979 se le reestructura destacando dos disposiciones: se le impuso la obligación de coordinarse con la Secretaria de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (SAHOP) y el Instituto Nacional para el Desarrollo Cooperativo (INDECO), para eliminar las áreas ejidales a regularizar.

En el periodo de Miguel de la Madrid (1982 y 1988), las condiciones se caracterizaron por el refuerzo de la gestión gubernamental en materia de suelo urbano, a través de un Sistema Nacional de suelo para la Vivienda y el Desarrollo Urbano (SNSVDU), así como por un cuestionamiento a la acción de la Comisión de la Regularización de la Tierra (CORETT). Esta actitud gubernamental obedeció a dos factores principales: el crecimiento acelerado del precarismo urbano, y la existencia de una percepción clara de sus causas y efectos, así como de la forma de erradicarlo. En estas acciones subyacía la idea de que era necesario regularizar pero también prevenir, por lo que la política de reservas territoriales se planteo como una solución de disolver y radical del problema.

Por otro lado, los tres primeros años del sexenio de 1989-1994 se caracterizaron por un cambio en la política, al advertirse el agotamiento del SNSVDU, y se alentó el resurgimiento de CORETT como única alternativa ante la falta de constitución de reservas.

Entre 1991 y 1993 se realizaron dos grandes reformas institucionales, la primera, de índole legal, abarcó tanto la reforma agraria, que prevé en lo fundamental la conclusión del reparto agrario, mayor libertad en la disposición de la propiedad social y extinción de la tutela gubernamental sobre los ejidatarios, como los cambios al marco legal en materia de asentamientos humanos con la promulgación en julio de 1993 de la nueva Ley General de Asentamientos Humanos (LGAH).

Por otra parte, el artículo 87 de la Ley Agraria (LA) señala que “cuando los terrenos de un ejido se encuentren ubicados en el área de crecimiento de un centro de población, los núcleos de población podrán beneficiarse de la urbanización de sus tierras. En todo caso, la incorporación de tierras ejidales al desarrollo urbano se debía llevar a cabo mediante leyes, reglamentos y planes vigentes en materia de asentamientos humanos”.

La segunda reforma institucional se refiere a la transformación de la Secretaría de Desarrollo Urbano (SEDUE) en la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), la cual puso en marcha, como parte del programa de ciudades medias, un programa de fraccionamientos que pretendía ofertar lotes a precios bajos a la población con ingresos menores a 2.5 veces el salario mínimo, con urbanización progresiva y a través de esquemas de asociación con los ejidatarios.

Como resultado de las reformas a la legislación agraria, se crearon nuevas instituciones “para dar innovaciones en el sector”. Tal es el caso de la Procuraduría Agraria (PA), los Tribunales Agrarios, el Registro Agrario Nacional (RAN) y en lo particular, el Programa de Certificación de Derechos Ejidales y Titulación de Solares (PROCEDE), responsable del inventario, registro y certificación de la propiedad ejidal.

El Programa de Certificación de Derechos Ejidales y Titulación de Solares (PROCEDE) tenía como objetivo regularizar la propiedad de los núcleos agrarios y la de sus integrantes, entregándoles certificados parcelarios, de derechos sobre sus tierras de uso común y títulos de solares. Al contar con los documentos que acreditaban plenamente sus derechos sobre las tierras del ejido, los sujetos agrarios están ya en posibilidad de realizar cualquiera de las operaciones tendientes a desincorporar del régimen de propiedad ejidal determinadas superficies, atendiendo al destino que la propia asamblea les haya asignado al ejecutar el PROCEDE.

En el anterior recuento de las acciones gubernamentales emprendidas desde la década de los setenta, la idea del esfuerzo realizado para enfrentar el problema del crecimiento urbano y sobre todo la afectación de éste en la superficie social rural, pero también hace evidente la insuficiencia de oferta del suelo urbano como alternativa para la ocupación regular y, en consecuencia, la proliferación del precarismo urbano. Si bien las modificaciones al artículo 27 constitucional de 1992 no garantizaban a corto plazo la solución del problema urbano, sí abrió la posibilidad de “corporación legal” de tierras ejidales al desarrollo urbano.

Con lo que respecta a la zona de estudio, la participación del Estado en la conformación de la ZMT, según Aranda, está asociada a cuatro acciones realizadas dentro de la planeación urbana: 1) la participación del Estado en el proceso de metropolización al que ha estado sujeta la ciudad de Toluca, obedece a la implementación de la política de protección industrial, que permitió la creación del corredor industrial “Toluca-Lerma”, marcando la pauta para que el territorio comience a invertir, “para crear las condiciones generales de la producción, como para hacer posible la expansión urbana de Toluca, y la conformación de la ZMT, apoyando la construcción de carreteras, la edificación de viviendas, y el suministro de infraestructura y servicios básicos” (Aranda., 2000; Pág.: 101); 2) La aplicación de una política regional para la creación de carreteras e infraestructura que satisficiera las necesidades de la población, principalmente, la migrante; 3) con la expansión y la construcción, el Estado incidió el proceso de regularización de la tenencia de la Tierra; 4) Implementó una

política de desarrollo urbano, que no solo benefició a la Ciudad de Toluca sino a toda la región.

En México, la política urbana ha transitado por diversas etapas, como consecuencia de los grandes cambios en las políticas económicas, básicamente en el impacto que éstas han tenido en el territorio, como medida para contrarrestar el acelerado proceso de urbanización que propiciaba el desarrollo económico implementó políticas de planeación, en este sentido, en 1976 con la generación de la Ley de General de Asentamientos Humanos.

En el caso específico del estado de México, en 1983 se crea el primer Plan Estatal de Desarrollo Urbano, mismo que tres años más tarde sería modificado, el cuál determinaba las zonas urbanas aptas para el desarrollo urbano.

La formulación del Plan de Desarrollo del estado de México 1984-1987, establecía criterios de regionalización, que hacían referencia a lo metropolitano. Debido a que el municipio de Toluca se encontraba inmerso en la región uno, dado que en ese momento, según el Plan de Desarrollo, era –dentro de esa región- el municipio que poseía una ciudad con un crecimiento poblacional más alto (Plan de Desarrollo del estado de México 1984 – 1987 Tomo V, 1984, Pág.: 164).

Otro de los de los mecanismos con el cual la ZMT ha contado es el Plan Regional Metropolitano de la Región de Toluca de 1993, además de programas de vialidad, dotación de infraestructura, servicios y transporte, fundamentalmente.

Actualmente se cuenta con el Plan Regional de Desarrollo Urbano del Valle de Toluca 2005, que sirve como elemento regulador en la conformación de la ZMT, así como también de los Planes de Desarrollo Urbano de los 14 municipios.

2.4.2 Megaproyectos e inversiones en la zona

Entre los grandes proyectos con los que se cuentan para que se siga dando la consolidación del desarrollo de la ZMT, está el de 2007, en el cual el gobierno del estado de México anunció, la generación de las Ciudades Bi-centenario, con el cual el gobierno pretende dar un mayor ordenamiento territorial, que se llevará a cabo en Atlacomulco, Jilotepec, Huehuetoca, Zumpango, Tecámac y Almoloya de Juárez, municipios elegidos por sus condiciones de ubicación, conectividad, disponibilidad de energía eléctrica, agua potable y otros recursos naturales, y por ser capaces de soportar el crecimiento urbano para convertirse en polos de desarrollo industrial y de servicios.

Con lo que respecta al municipio de Almoloya de Juárez, que forma parte de la ZMT, será la primera de las cinco ciudades modelo que se desarrollarán en la entidad. El proyecto en el municipio, de los cinco, es el más avanzado: dicho proyecto consiste en construir un Centro Regional del Conocimiento y la Tecnología. Para su inicio falta modificar el Plan de Desarrollo Urbano municipal, lo que el Congreso local aún debe aprobar, pero ya hay desarrolladores interesados.

Se tiene programado usar 2 mil 900 hectáreas, aunque el área útil será de 847 hectáreas, que incluirá 153 hectáreas para 20 mil viviendas de interés social y medio. La mayor parte de los terrenos son sembradíos ejidales de maíz y hortalizas. El proyecto de Almoloya incluye, como los otros, un área de manejo ambiental, con centros de tratamiento de desechos sólidos y aguas residuales, una estación de transferencia y centro de disposición de residuos biológicos infecciosos²¹.

Otros de los proyectos que han existido y aunque son de menor magnitud, aunque sabemos que las vías carreteras son el principal estructurador del territorio, son las inversiones que el gobierno ha hecho en esta materia en la mejora y aumento de las vías carreteras; por ejemplo, en el año 2006 la Secretaría de Comunicaciones invirtió en la construcción de la autopista Toluca – Naucalpan, cuya longitud va de 50 a

²¹ Periódico, La Jornada Fuente: Periódico, La Jornada, consultado el día 20 de mayo del 2008.
<http://www.jornada.unam.mx/2007/02/26/index.php?section=estados&article=030n1est>

60 km, la cual permitiría la interconexión del libramiento nororiental de Toluca, que une con Michoacán, Jalisco y el poniente del valle de México. Además beneficiará a los municipios de Xonacatlán, Huixquilucan, Lerma, Ocoyoacac, Ecatepec y Cuautitlán Izcalli, además de Naucalpan.

En resumen, en la ZMT siguen dándose inversiones en la construcción de nuevos fraccionamientos habitacionales, infraestructura vial y evidentemente en parques industriales y en equipamiento para las actividades del sector terciario (comercio y servicios).