

Proceso de metropolización, dinámica económica y demográfica en la Zona Metropolitana de Toluca (ZMT)

David Eblem Valdes García¹

Pedro Leobardo Jiménez Sánchez²

Resumen

En las últimas décadas, los procesos y fenómenos urbanos que se desarrollan en el territorio, han sido diversificados, configurando o reconfigurando la estructura y morfología físico-espacial; uno de los contextos territoriales en que en los últimos años han prevalecido estos cambios, son los ámbitos metropolitanos, a partir del desarrollo de nuevas centralidades. En este sentido, el proceso de metropolización que se ha desarrollado en las principales ciudades de México, han determinado cambios y modificaciones en su estructura urbana, en su desarrollo económico y, por consecuencia, en el ámbito demográfico. En presente trabajo analiza el proceso de desarrollo de la Zona Metropolitana de Toluca, la Ciudad de Toluca durante el periodo de 1960 al año 2010, destacando las transformaciones territoriales de la ciudad central y de sus municipios intermedios; dicho fenómeno se caracteriza por un proceso de crecimiento metropolitano de manera desordenada. De manera particular, se aborda el proceso de metropolización que se ha desarrollado en el valle de Toluca y, las correspondientes dinámicas económicas y demográficas que han resultado del mismo. Los resultados muestran que, en el proceso, la Zona Metropolitana de Toluca presenta diversos periodos que sustentan cambios en la estructura económica, al pasar de una actividad económica prevaleciente en el sector primario, a uno de orden industrial y, finalmente, a un sector terciario, cuya consecuencia han sido una dinámica demográfica creciente tanto en la ciudad central como en los municipios intermedios.

Conceptos clave: proceso de metropolización; dinámica económica; dinámica demográfica

Introducción

El proceso de metropolización se manifiesta a través de la estructuración de formas sociales y económicas en una o más áreas, que se distinguen por una centralización de actividades, funciones y relaciones, así como por un elevado grado de concentración de la población. Al concentrarse las actividades, surgen ventajas relativas para el establecimiento de nuevas funciones económicas que, a su vez, determinan grados altos de rentabilidad, generando economías de aglomeración.

La dinámica económica metropolitana se manifiesta con mayor intensidad en el centro del área metropolitana y en los municipios más próximos a ésta, además, el tamaño económico de una metrópoli está dado por la magnitud de los grupos que conforman una demanda solvente; así, el volumen de las necesidades está constituido por la suma total de

¹ Maestro en Estudios sustentables, regionales y metropolitanos. Alumno del Doctorado en Urbanismo de la Universidad Autónoma del Estado de México. davidvg28@gmail.com

² Doctor en Ciencias Sociales. Profesor de Tiempo Completo de la Universidad Autónoma del Estado de México. pljimenezs@uaemex.mx.

requerimientos de todos aquellos que habitan en la metrópoli. Asimismo, las formas de centralización condicionan al sistema de propiedad y comercialización del suelo; como mencionan Rodríguez y Lander (1975), los altos valores de suelo, en virtud de la especulación, las funciones comerciales y de servicios, desplazan los usos residenciales del suelo en las áreas centrales y a lo largo de los principales ejes de circulación; por su parte las viviendas son construidas en la periferia.

Como menciona Frenkel (1972), a medida que aumenta la concentración demográfica y económica, las metrópolis tienden a rebasar sus límites físicos y administrativos originales pasando a ocupar nuevas áreas en su región, en un proceso difícilmente controlable. Amato (2007) señala que la expansión física de las metrópolis va asociada a distintas formas de suburbanización: las clases altas se relocalizan buscando mejores condiciones ambientales en áreas dotadas de equipamientos completos, mientras que los sectores de menores ingresos ocupan terrenos que están a la espera de "valorización urbana" erigiendo modestas habitaciones desprovistas de servicios.

En México, el fenómeno de la metropolización evolucionó en la segunda mitad del siglo XX; de manera particular, la Zona Metropolitana de Toluca (ZMT) ha experimentado transformaciones en su estructura territorial, derivado de la expansión de las áreas urbanas de los centros de población de los municipios que lo conforman, impulsadas por factores económicos y socio-demográficos, así como por la fuerte influencia que genera la cercanía a la ciudad de México. Ello ha provocado el incremento demográfico, que se manifiesta con mayor intensidad en el centro del área metropolitana y en los municipios más próximos a ésta, propiciando el aumento en la demanda de vivienda y de suelo.

Martínez (2008) menciona que la dinámica demográfica y espacial de la Zona Metropolitana de Toluca (ZMT) ha estado sometida a cambios espaciales, que se dieron a partir de la década de 1960, 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, incorporándose otros municipios, marcando la pauta para la generación de nuevos lugares centrales en los que el desarrollo económico (terciario) ha determinado la configuración de su territorio.

En virtud de lo anterior, el objetivo del presente trabajo será analizar el proceso de metropolización que se ha desarrollado en el valle de Toluca, a partir de un proceso en el que los municipios intermedios siguen dependiendo de Toluca como ciudad central; bajo este proceso, el análisis pretende abordar las dinámicas económicas y demográficas que se han desarrollado en la conformación de la Zona Metropolitana de Toluca, como estudio de caso.

Referentes conceptuales y metodológicos sobre la metropolización

El concepto de metropolización

La evolución demográfica en las zonas metropolitanas de México no ha sido un proceso sencillo, a medida que pasa del tiempo se van conformando nuevas aglomeraciones de índole metropolitano, incorporando no sólo áreas físico espaciales sino también de tipo social. El fenómeno de metropolización en México ha evolucionado de manera ininterrumpida a partir de la segunda mitad del siglo XX, al aumentar procesos de conurbación de en el periodo de

1950 al año 2000, al sr actualmente 48, acompañado de una fase en el ciclo del desarrollo urbano de concentración, y de polarización regresiva, de 1960 a la fecha.

El fenómeno metropolitano en México ha sido reconocido por el gobierno federal durante la década de los setenta, cuando el concepto de conurbación se integró al sistema nacional de planeación del desarrollo urbano. Posteriormente, el gobierno federal hizo explícita la diferenciación de conurbaciones al identificar las de corte interestatal, con lo expuesto en el artículo 21 de la *Ley General de los Asentamientos Humanos* (LGAH), como la unión de dos o más centros de población ubicados en municipios pertenecientes a una sola entidad federativa, y las internacionales, cuando el fenómeno de conurbación ocurre en una franja binacional (SAHOP, 1978: 2).

A finales de la década de los setenta apareció el libro *El desarrollo urbano de México*, en él se ofrece un concepto de zona metropolitana, la cual ha sido adoptado en los estudios urbano-regionales del país, para referirse a la conformación y evolución metropolitanas. Según éste, la zona metropolitana se define, en términos generales, como la extensión territorial que incluye a la unidad político administrativa que contiene a la ciudad central, y a las unidades político administrativas contiguas a ésta que tienen características urbanas, tales como sitios de trabajo, o lugares de residencia de trabajadores dedicados a actividades no agrícolas, y que mantienen una interrelación socioeconómica directa, constante e intensa con la ciudad central, y viceversa (Unikel, Ruiz y Garza, 1978: 118).

Otra definición de zona metropolitana es el conjunto de dos o más municipios donde se localiza una ciudad de 50 mil o más habitantes, cuya área urbana, funciones y actividades rebasan el límite del municipio que originalmente la contenía, incorporando como parte de sí misma o de su área de influencia directa a municipios vecinos y urbanos, con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómica (COESPO, 2019). También, se contemplan los municipios con una ciudad de más de 500 mil habitantes, los que cuentan con ciudades de 200 mil o más habitantes y aquellos donde se asienten capitales estatales (CONAPO, 2015).

En resumen, una zona metropolitana es una región que engloba una ciudad central que da nombre al área además de municipios periféricos contiguos, de carácter urbano y con interrelaciones significativas con-la ciudad central; en los municipios periféricos se realizan diferentes tipos de actividades industriales y de servicios, y en algunos casos actividades agrícolas de subsistencia, con un grado de integración socioeconómica directa, las cuales pueden funcionar como ciudades dormitorio, industriales, comerciales y servicios.

Delimitación de una zona metropolitana

Respecto a la metodología utilizada para delimitar de una zona metropolitana, en México, la primera delimitación la realizó Luis Unikel en 1960, quien la definió como “La extensión territorial que incluye a la unidad político-administrativa que contiene la ciudad central, y las unidades político-administrativas contiguas a ésta que tienen características urbanas, tales como sitios de trabajo o lugares de residencia de trabajadores dedicados a actividades no agrícolas, que mantienen una interrelación socioeconómica directa, constante e intensa con la ciudad central y viceversa” (Unikel, 1978).

Por su parte, Negrete y H. Salazar (1986) delimitaron las zonas metropolitanas de 1980 (Negrete y Salazar, 1986), por medio de un ejercicio estadístico de componentes principales y análisis discriminatorio, determinando la existencia de microrregiones urbanas con la máxima homogeneidad en su interior y la máxima heterogeneidad entre ellas y los municipios contiguos circundantes; las variables que utilizaron con tal propósito fueron: i) nivel de urbanización; ii) tasa de crecimiento demográfico; iii) elasticidad de crecimiento de la PEA no agropecuaria; iv) densidad de población; v) productividad industrial, y vi) distancia entre la ciudad central y las cabeceras de los municipios periféricos.

Los resultados de ambos estudios han sido retomados en publicaciones del sector público, siendo un ejemplo el Consejo Nacional de Población (1994), en tanto que las delimitaciones del INEGI se han basado más en la unión física de dos o más localidades censales con una población de al menos 2 500 habitantes (INEGI, 1991), mientras que los programas nacionales de desarrollo urbano 1995-2000 y 2001-2006 hacen referencia a las zonas metropolitanas, pero con la limitante de que no explican el procedimiento utilizado para su delimitación, como tampoco la conformación exacta de buen número de ellas.

De acuerdo con Sobrino (1994), el fenómeno metropolitano conjuga cuatro elementos:

- a) Un componente demográfico, que se expresa en un gran volumen de población y de movimientos intrametropolitanos de tipo centro-periferia;
- b) El mercado de trabajo, por el perfil económico, empleo y ubicación;
- c) La conformación espacial, determinada por la expansión urbana; y
- d) La delimitación político-administrativa, en función de sus gobiernos locales

Estas características se presentan en la ZMT, ya que existe alta concentración de población, es un centro dominante en términos económicos, se desarrollan las funciones políticas, administrativas y comerciales y además se cuenta con importantes vías de comunicación que le permiten la conectividad con el norte y sur de país. Asimismo, se caracteriza por tener actividades económicas diversificadas (Castillo, 1992).

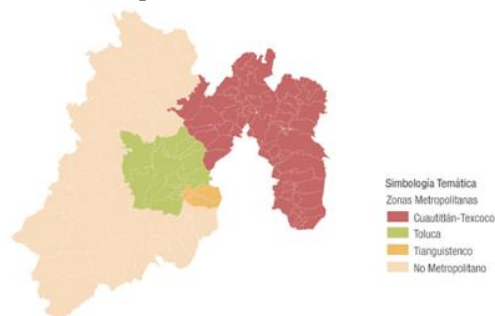
Caracterización de la ZMT

En el Estado de México se ha consolidado un patrón metropolitano de urbanización. De acuerdo con la reciente actualización de las Zonas Metropolitanas de México, elaborada por el CONAPO (2015), la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) y el INEGI (2015), de 2010 a 2015 las zonas metropolitanas en México pasaron de 59 a 74. En estas metrópolis, radicaban 63.8 millones de habitantes e incrementaron a 75.1 millones en 2015, que proporcionalmente representaban 62.80% del total de la población del país. En el Estado de México se conforman 3 zonas metropolitanas (ver figura 1): Zona Metropolitana Cuautitlán-Texcoco (ZMCT); Zona Metropolitana de Toluca (ZMT), y; Zona Metropolitana de Tianguistenco (ZM Tianguistenco)

Para el objeto de este trabajo, se considerará la delimitación propuesta por Garrocho (2004) y SEDESOL, CONAPO, INEGI (2004), para explicar el fenómeno metropolitano, cuya ZMT se encuentra conformada por 12 municipios (ver figura 2), ya que, como mencionan la

SEDESOL, CONAPO, INEGI (2010: 104) éstos municipios representan una conurbación física y una integración funcional, por lo que se puede intuir que estos municipios funcionan bajo la lógica de atracción-expulsión de población y son los concentradores de las actividades económicas más importantes de la ZMT.

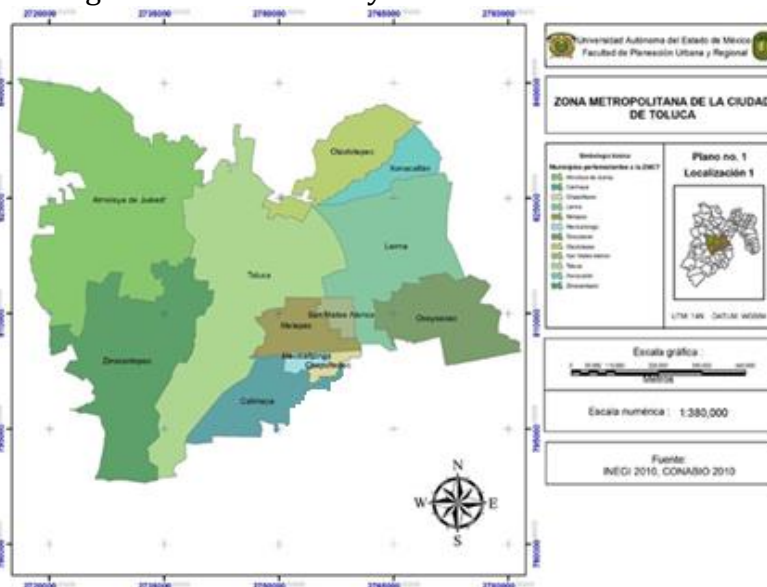
Figura 1. Zonas Metropolitanas en el Estado de México 2015



Fuente: COESPO con base en CONAPO y mapa base del Marco Geo estadístico 2014 de INEGI.

De acuerdo con SEDESOL, CONAPO e INEGI (2004), los municipios centrales son nueve: Almoloya de Juárez, Calimaya, Lerma, Metepec, Mexicaltzingo, Ocotlán, San Mateo Atenco, Toluca y Zinacantepec, en los cuales existe una conurbación física (Sedesol, Conapo, Inegi, 2007) y tres los municipios exteriores: Chapultepec, Ocoyoacac y Xonacatlán.

Figura 2. Delimitación y conformación de la ZMT



Fuente: Elaboración propia con base a

El proceso de metropolización en la ZMT

El proceso de metropolización puede considerarse como el proceso del crecimiento de la ciudad cuya expansión física-demográfica, se encarga de la integración de territorios contiguos a través de movimientos pendulares (Blumenfeld, 1981 citado en Solorzano,

2006). Para Weeks (1984 citado en: Martínez, 2008), el proceso de metropolización se presenta cuando las ciudades han alcanzado tal crecimiento, que su influencia se extiende a tal distancia que abarca otras ciudades, uniendo espacialmente ciudades próximas.

La ZMT se ha caracterizado por las aceleradas transformaciones territoriales que ha tenido en las últimas décadas, generadas por la rápida industrialización iniciada en los 60 (COESPO, 2006). Esta zona ha pasado de ser una donde predominaba la agricultura a una zona industrial y, más recientemente, a una comercial y de servicios (INEGI, 2015).

Martínez (2008) menciona que la dinámica demográfica y espacial de la ZMT ha estado sometida a cambios espaciales importantes, que se dieron a partir de la década de 1960, en un primer momento por los cambios enfocados a una nueva refuncionalización de sus espacios, adquiriendo el papel de ciudad central; posteriormente, incorporando otros municipios, marcando la pauta para la generación de nuevos lugares centrales, en los que la lógica del desarrollo económico (terciario) ha determinado la configuración de su territorio.

La estructura metropolitana se ha organizado en torno de la ciudad central de Toluca, como principal centro concentrador de comercios y servicios de la región, el cual es el nodo que articula el espacio metropolitano a través de relaciones funcionales. Asimismo, se observa una fuerte dinámica social (segregación de usos del suelo habitacional por nivel socioeconómico) en la estructura del territorio, a la que está sujeta la ciudad de Toluca y los diferentes municipios que integran la ZMT, debido a la expansión de su área urbana hacia otros municipios.

En la ZMT, el proceso de metropolización parte de un proceso de periurbanización, generada por la rápida industrialización del corredor Toluca-Lerma. En donde, de ser una zona en la cual predominaba la agricultura paso a una industrial, y recientemente a la tercerización (González, Martínez y Nájera 2015: 36). El área agrícola cubre la demanda de vivienda con el cambio de uso del suelo, impulsado por las políticas habitacionales y la especulación inmobiliaria. Entre los cambios en el uso del suelo, se encuentran la construcción de conjuntos urbanos, el desarrollo inmobiliario, así como la vivienda popular y de autoconstrucción, generando un crecimiento disperso y desarticulado en los municipios periféricos (Aguilar, 2009).

Además, este proceso de metropolización se propició en parte por sus vías de acceso, lo que le permiten la conectividad con municipios contiguos, así como por la construcción de equipamientos y servicios de cobertura regional y nacional tal como el Aeropuerto Internacional, que representan oportunidades de empleo para un sector de la población.

Desde un enfoque económico, el crecimiento de la ZMT no se ha llevado a cabo de forma equilibrada; ya que por un lado se encuentran municipios importantemente beneficiados, con grandes empresas en los ámbitos metropolitanos, estatales y nacionales, destacándose aquellos integrados y contiguos a la ciudad de Toluca, tales como: Metepec, Toluca, Lerma y Ocoyoacac; y por otro lado, se encuentran municipios con escaso desarrollo socioeconómico, con pequeñas y medianas empresas, localizados en la periferia de la ciudad central como: Almoloya del Río, Atizapán, Calimaya, Capulhuac, Chapultepec, Mexicalzingo, Rayón, San Antonio La Isla, Temoaya, Texcalyacac, Tianguistenco, Xalatlaco (INEGI, 2010).

Con esto, la mayor presión que ejerce el proceso de crecimiento de las ciudades en la Zona Metropolitana de Toluca se realiza hacia la periferia contigua, esto se refleja en los

mayores costos de suelo en las áreas céntricas (Aguilar, 2009). Donde, estos municipios periféricos cuentan con posibilidades de urbanización debido a su conectividad y cercanía con Toluca y la Ciudad de México, generando un importante crecimiento poblacional en la zona agrícola e industrial.

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 sino también de 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.

Dinámica económica de la ZMT

Castillo (1992), Sobrino (1994) y Hoyos (2005), sobre el proceso de metropolización, relacionan que la expansión urbana está vinculada con el crecimiento económico, planteando tres etapas:

El inicio de la industria (1940-1960)

El centro de la ciudad de Toluca en 1940 rebasaba los 43 mil 420 habitantes, según INEGI, y es a partir de esta década que se presentaron modificaciones urbanas: la construcción de la Catedral, el Palacio de Gobierno Estatal y el Legislativo, la Plaza Fray Andrés de Castro y Ángel María Garibay Quintana. La Plaza de los Mártires funge como espacio de esparcimiento (Liévanos, 2016). En esta década, las tierras que se encontraban mejor valuadas estaban localizadas cerca de la ciudad de Toluca y México y a las vías de comunicación como el corredor industrial Toluca - Lerma (GEM & SDU, 2010: 124).

La ciudad de Toluca mostró un crecimiento urbano lento, con una morfología compacta, acompañada de un crecimiento lineal paralelo a los ejes viales más importantes, alcanzando una superficie cercana a las 500 ha.; con lo que llega a un punto crítico su carácter monocéntrico y compacto; iniciando la tercerización del espacio central y el proceso de integración funcional y de conurbación física de la Toluca con las localidades rurales de su entorno, que Castillo (1992), Sobrino (1994) y Hoyos (2005) reconocen como la primera etapa del proceso de metropolización.

Desde 1950 se muestra el mayor crecimiento de la ciudad de Toluca, casi triplicando el total de su población. El factor que se puede atribuir al acelerado crecimiento urbano en Toluca, de acuerdo con Arteaga y Alfaro (2001), es la política de descentralización de la industria con el corredor industrial Toluca-Lerma, Parque Industrial Santiago Tianguistenco, Zona industrial Zinacantepec-Toluca y la Zona industrial Ocoyoacac. Es en esta etapa, cuando comienza el desarrollo industrial vinculado con las actividades terciarias, a partir de la creación de la zona industrial en 1955, la cual se configuro hacia el oriente de la ciudad de Toluca (Castillo, 1992).

Tabla 1. Evolución De La Actividad Terciaria En Toluca (1840-1955)

Año	No. De Establecimientos	Crecimiento Absoluto
1840	126	-
1870	360	234
1899	387	27
1910	390	3
1955	500	110

Fuente: Elaboración propia en base a García Luna (1984: 241 - 256); H. Ayuntamiento Constitucional De Toluca, (1992: 15); GEM & SDU (2010: 104, 114, 130).

La industrialización ha marcado dicho proceso a partir de la década de los cincuenta. En donde, los municipios de Metepec y San Mateo Atenco inician su vínculo funcional con Toluca, como resultado del corredor industrial, que modificó el patrón de localización industrial y habitacional (Sobrino, 1994). La estructura vial de la ciudad de 1957 se conformaba principalmente por dos vialidades principales que la cruzaban en dirección oriente-poniente: la Ave. Independencia e Hidalgo, las cinco vialidades que cruzaban en dirección norte - sur son las Avenidas de Guadalupe Victoria, Pino Suarez, Benito Juárez, Vicente Villada y Andrés Quintana Roo, el contorno o delimitación de la ciudad es la vialidad Tollocan (GEM & SDU, 2010: 129, 130). En 1959 el centro de la ciudad de Toluca se situaba en la Ave. Benito Juárez cruzando con Ave. Miguel Hidalgo además con la construcción del Paseo Colón inicia un proceso de crecimiento de la ciudad hacia el sur, que se consolidará hasta el primer tercio del siglo XX y que representó una de las iniciativas más significativas en la reorientación del proceso de expansión de los espacios residenciales de la ciudad, y la expansión de la centralidad asociada a las nuevas áreas residenciales (Liévanos, 2016).

En esta zona industrial se configuro un espacio con cerca de 500 establecimientos hacia el oriente de la ciudad y a lo largo de la carretera México-Toluca, 83% de los cuales fueron talleres que elaboraban productos de consumo perecedero, de tipo artesanal para el mercado local, que generaban el 66.8% del empleo de este sector, y 17% de pequeñas empresas, relacionadas con la fabricación de muebles, trigo, jabones, productos textiles y alimentos, que ocupaban al restante 33.2% de los trabajadores industriales (Gobierno del Estado de México y SDU, 2010: 129, 130).

Este proceso de localización industrial hacia la periferia oriente de la ciudad de Toluca, fue decisiva para la transformación de la ciudad, diversos autores, como Montoya (1995), Arteaga y Alfaro (2001), afirman que el proceso de metropolización de Toluca se inició con el corredor industrial "Toluca-Lerma", el cual comenzó a funcionar como un polo de desarrollo que provocó un acelerado proceso de migración, suponiendo la expansión física, propiciando no solo un crecimiento en el municipio de Toluca sino también en Metepec, observando el primer fenómeno de conurbación en estas dos regiones, suponiendo el primer paso de las dinámicas de metropolización, con esto se inicia el rompimiento de esta estructura monocéntrica de la ciudad, desplazando las actividades productivas del espacio central hacia estas periferias, especializándose en los servicios y comercio. (Liévanos, 2016), modificando el patrón urbano de Toluca y de los municipios aledaños a esta ciudad iniciándose su proceso de integración funcional (Sena, 1999: 11, 12; Aranda, 2005: 114, Gobierno del Estado de México y SDU, 2010: 104, 105).

Toluca seguía conformado por sus once barrios fundacionales: Barrio de Santa Bárbara, Barrio del Carmen, Barrio de Zopilocalco / Barrio de San Juan Bautista Mazatlán, Barrio de Huitzila, Barrio de San Juan Evangelista, Barrio de San Sebastián Xalapa, Barrio de Santa Clara, Centro de Toluca, Barrio de la Merced, Barrio del Ranchito (El Calvario) y el Barrio de San Bernardino; estas once concentraciones barriales conservaban su identidad, estructura funcional, urbana y social, hasta finales de los años 50 (1959), ya que a partir de 1960 surgen las nuevas unidades habitacionales o fraccionamiento de tipo popular en Toluca.

Despegue y apogeo de la industria (1960-1980)

De acuerdo con Castillo (1992), Sobrino (1994) y Hoyos (2005), el apogeo y la consolidación de la industria comprenden de los años de 1960 a 1980. Castillo (1992) menciona que la transición de la estructura económica donde predominaban las actividades agrícolas a una industrial generó un cambio radical en el aspecto económico-territorial de la ciudad de Toluca y sus alrededores; además la especulación inmobiliaria jugó un papel determinante en la evolución y transformación de Toluca, los usos de suelo sufren transformaciones, modificando las áreas habitacionales (segregación de usos de suelo habitacional por nivel socioeconómico); ya que, al desaparecer las vecindades, nace una nueva forma de vivienda, surgiendo nuevas unidades habitacionales o fraccionamientos de tipo popular en Toluca y Metepec, representando la primera fase del proceso de metropolización, posteriormente Lerma, San Mateo Atenco, Zinacantepec, entre otros municipios.

La década de 1960 a 1970, de acuerdo con Castillo (1992) se caracterizó por una alta transformación de la ciudad, en donde el espacio central de Toluca se reafirmó como el núcleo administrativo, político, cultural, de servicios y de actividad comercial más importante de la naciente área metropolitana (GEM y SDU, 2010: 118, 119, 122; Sena, 1999: 8). Igualmente, la industrialización inició su consolidación; rompiendo la estructura compacta de la ciudad, registrándose un crecimiento de la red de comunicaciones y transportes, como servicios básicos que a su vez generan servicios accesorios, y que fueron determinantes para la industrialización del corredor Toluca-Lerma (Aranda, 1999).

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

La creación de nuevos espacios de concentración comercial y de servicios significó la aparición de nuevos núcleos vinculados con el comercio al mayoreo y menudeo (Pradilla, 1982: 149), en donde para mediados de la década de 1960, ubicada en la zona sureste de la ciudad, llegaron a implantarse dos grandes almacenes departamentales: Aurrerá, Comercial Mexicana ubicados en la zona sureste de la ciudad; además de Sears Roebuck de México y la cadena de zapaterías Canadá, que vinieron a alterar la tradicional vida económica de la ciudad. Además el transporte foráneo, y la aparición de espacios residenciales periurbanos, fueron en su conjunto el patrón territorial estructurador metropolitano, dando lugar al inicio

de una dinámica policéntrica. Aun con esto, el centro siguió y sigue teniendo la función de conectar a toda la ciudad (Liévanos, 2016).

El proceso de industrialización en la Ciudad de Toluca, provocó que la urbanización se acelerara en los municipios inmediatos: Metepec, Lerma, Zinacantepec, San Mateo, Ocoyoacac y Xonacatlán, formando la Zona Metropolitana de Toluca, donde se localizarían los nuevos flujos de población, atraídos por la zona industrial. Destacando, los municipios de Toluca, Metepec y San Mateo Atenco por el incremento demográfico y el cambio de uso de suelo. (Orozco, 2006)

Para 1971 se inauguró en la zona centro de Toluca el centro comercial Blanco, que llegó a ser el más grande hasta ese momento, en 1973 se creó un fondo de apoyo para la instalación de industrias, consolidándose el corredor Industrial Toluca-Lerma. Con lo que se inició la conurbación con el municipio de Lerma, con cambios de usos del suelo, del agrícola al urbano para la instalación de plantas productivas y vivienda para los nuevos obreros. Igualmente, ese año se inicia la construcción del nuevo Mercado 16 de septiembre y la construcción del Mercado Juárez, la Terminal de Autobuses en 1976 y el inicio de la construcción del aeropuerto de Toluca “José María Morelos y Pavón” en ese mismo año (González J.M, 2006), además de diversas obras públicas como la introducción de agua potable, drenaje, alumbrado y la pavimentación de calles.

A partir de los setenta, la ZMT ha tendido altas tasas de crecimiento poblacional. De acuerdo con Hoyos (2005), esta dinámica demográfica ha sido diferencial entre las distintas localidades que integran el espacio metropolitano, mostrando una tendencia a concentrarse en las localidades pequeñas y en las que se encuentran en una transición rural-urbana que establecen con el núcleo central una relación funcional de alta dependencia. De acuerdo con Castillo (1992) en este periodo en Toluca hay seis zonas importantes:

1. *Zona centro*, el cual se identifica como el núcleo de mayor actividad económica, administrativa y cultural y una variedad de mezcla de usos de suelo.
2. *Corredor industrial*, estructurado por el corredor Toluca-Lerma.
3. *Zona Metepec*, con uso habitacional predominante.
4. *Zona Autópan-Aeropuerto*, presentando uso habitacional disperso, mezclado con actividad agropecuaria, zona de precariedad y déficit de servicios.
5. *Zona Oxtotitlan-Zinacantepec*, la cual desplaza el uso agrícola por el habitacional.
6. *Baldíos urbanos*, ubicados en el casco urbano.

El crecimiento de la ZMT se considera en esos momentos radial, siguiendo las principales vías de comunicación; en donde, a partir de la existencia de una ciudad central (Toluca) se da un proceso de conurbación del centro a la periferia, enfatizando la interrelación socioeconómica directa entre centro-periferia y periferia centro, como concentración económico-demográfica.

La consolidación del proceso de metropolización (1980-2000)

En 1980 la ciudad de Toluca adquiere un carácter económico vinculado a la actividad industrial, con una presencia creciente del sector terciario (Villar, De las Heras, Guzmán y Jiménez, 2010), ligado con las actividades comerciales, transporte y las actividades administrativas, las cuales se concentran principalmente en la ciudad central. Especialmente en los municipios de Toluca y Metepec se impulsó la generación de muchas actividades pertenecientes al comercio y los servicios, puesto que así podía darse adecuadamente el crecimiento de la industria. El desarrollo industrial creó una demanda de servicios fundamentales, como los bancarios y de seguros, abogados, contadores, médicos, entre otros. Por ello es que la rápida expansión del sector terciario puede ser interpretada como una consecuencia lógica del desarrollo de la industria (Kaldor, 1984). Igualmente se registró un crecimiento de la red de comunicaciones y transportes, como servicios básicos que a su vez generan servicios accesorios, y que fueron determinantes para la industrialización del corredor Toluca-Lerma (Aranda, 1999).

El proceso de metropolización en la ciudad de Toluca, de acuerdo con Castillo (1992), se va presentando con base en las vías de comunicación que son en un principio las generadoras de dicho crecimiento. En esta década, el centro de Toluca se consolida e integra al tejido urbano a través de la vialidad Tollocan y el corredor industrial, la cual presenta dos concentraciones comerciales: Toluca centro y Terminal de Autobuses. Así mismo se desarrollan obras públicas de carácter estatal que implicaron la comunicación entre los municipios que integraban la zona metropolitana: se construyeron y ampliaron las vialidades Toluca-Metepec, Toluca-Zinacantepec, Toluca-Villa Charra, Toluca-Palmilla, quienes obtendrían la infraestructura, economía e industria; factores que incitaron el comercio, transporte y áreas administrativas (Liévanos, 2016).

También se desarrolla la conectividad entre Ciudad de México y Toluca, con la construcción de la Autopista México Toluca y la modificación y ampliación del Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT) "José Ma. Morelos y Pavón" en 1983, tomando en 1991 el nombre de "Lic. Adolfo López Mateos" (Chaparro, 1991); estas dos infraestructuras de transporte fueron claves en el desarrollo económico metropolitano y en su proceso de expansión regional.

Según Sobrino (1994) Toluca contaba con una gran dinámica en el crecimiento de su población teniendo un total de 357 mil 71 habitantes, es decir experimentó un aumento de más de 100 mil habitantes y se conformó la zona metropolitana con seis municipios: Lerma, Metepec, Mexicaltzingo, San Mateo Atenco, Toluca y Zinacantepec.

Además, según Arteaga y Alfaro (2001), el sismo de 1985, en la Ciudad de México, fue un factor que aceleró el proceso de migración del Distrito Federal hacia la región de Toluca, impactando no sólo a esta ciudad, sino a los municipios vecinos de Metepec, Zinacantepec y Lerma. También influyeron las actividades económicas, vivienda, equipamiento, los servicios y la población en el centro de la ciudad, así como la expansión física de la ciudad debido a que ésta amplía su radio de influencia, razón por la cual se genera la suburbanización, apareciendo nuevos centros de trabajo y de concentración de servicios dentro del área urbana. Donde, el centro fundacional de Toluca se consolida y se integra al tejido urbano a través de la vialidad Tollocan y el corredor Industrial, la cual presenta dos concentraciones comerciales: Toluca centro y Terminal de Autobuses, con corredores comerciales que

conectan con las zonas habitación. Además, se construyeron las vialidades Toluca - Metepec, Toluca - Zinacantepec, Toluca - Villa Charra, Toluca - Palmilla, ya tenía la infraestructura, economía e industria; factores que incitaron el comercio, transporte, áreas administrativas y población trabajadora.

Al pasar los años, ocurre una declinación de la actividad industrial, ya que las actividades terciarias experimentan una mayor dinámica, derivada por las actividades del sector industrial, de su crecimiento y de un gran volumen de población asentada en la zona (Castillo, 1992).

Sobrino (1994) considera que, para la década de 1980 la ZMT se caracteriza por la existencia de un anillo central y dos contornos. El núcleo central lo conforma la ciudad de Toluca, en el primer contorno se encuentran las localidades conurbadas del resto del municipio de Toluca, Metepec y asentamientos de Lerma (contiguos al corredor industrial) y Zinacantepec (sobre la carretera a Morelia). El segundo contorno se forma con el resto de los asentamientos conurbados de Zinacantepec y Lerma más Almoloya de Juárez, Mexicaltzingo y San Mateo Atenco.

En el anillo central, Sobrino (1994) señala que la oferta ocupacional se especializaba en servicios. Siendo la de mayor diversificación y donde cohabitan las diferencias socioeconómicas más elevadas. En dicho anillo se entremezclaban: unidades residenciales para población de ingresos medios y altos, con ocupaciones predominantes en servicios al consumidor y obreros industriales; así mismo, antiguos pueblos y rancherías absorbidos por la mancha urbana donde las ocupaciones se orientan a los servicios al consumidor y obreros industriales y por último, asentamientos y colonias de bajos recursos con población ocupada en construcción, industria y servicios al consumidor. En el segundo contorno se integraban los barrios obreros y población de comerciantes.

En el marco de la expansión de las actividades terciarias en el Estado de México, como consecuencia del desarrollo industrial también resultó preponderante el proceso de transferencia poblacional de los sectores primario y secundario al terciario; si para 1950 significaba sólo 12 por ciento de la PEA global, para 1990 registró aproximadamente 53 por ciento del total, con lo cual la economía estatal viró hacia la tercerización del empleo. El comportamiento del sector ha sido heterogéneo entre los municipios y fluctuante en las últimas décadas. Esto puede estar asociado a una redistribución intersectorial de la fuerza de trabajo, que conduce al crecimiento terciario. (Castillo, 1997: 37).

Para 1990, de acuerdo con el (Programa de investigación cultural, 1995: 79) el subsector comercio presentaba un proceso de descentralización e integración metropolitana, en la ZMT se observan zonas dinámicas en cuanto a servicios y comercios en los municipios conurbados, particularmente al norte de Metepec en los límites con Toluca, en donde aparecen las primeras concentraciones terciarias asociadas a la construcción de los primeros centros comerciales en el área metropolitana (a partir de la creación, entre 1990 y 1998, de las plazas comerciales Las Américas, Pabellón Metepec y Galerías Metepec). Además, se incorpora Almoloya de Juárez para conformar un total de siete municipios a la zona metropolitana de la ciudad de Toluca (Sánchez, 2015).

A esto, Castillo (1992) señala que la zona del centro de la ciudad en estos años lleva a cabo la expulsión de aquellos usos que ya no son rentables debido a un proceso de ubicación

de nuevos comercios. Así mismo menciona que la ciudad ha sido impactada por grandes tiendas comerciales las cuales no requieren una ubicación central, proliferando por toda la ciudad nuevos complejos comerciales que crean nuevas áreas de desarrollo convirtiéndose en subcentros urbanos a partir de agrupaciones comerciales, creando alternativas al centro histórico. Observándose una clara descentralización de las actividades terciarias. En cuanto a la diversificación de las actividades terciarias hacia finales de la década de 1990, se observa que la economía de los servicios se caracteriza por un predominio del consumo de servicios y comercio cotidiano de la población, más que por la demanda de la industria manufacturera.

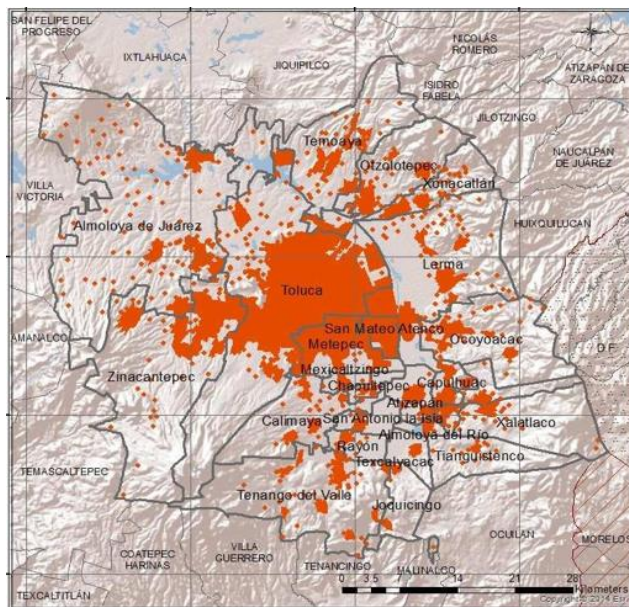
Para el año 2000, el crecimiento de las áreas urbanas no corresponde al crecimiento de la población, ya que se duplicó la población en las últimas tres décadas, en contraste la mancha urbana, se decuplicó; generando problemas de tipo económico, social y ambiental (Topelson citado en Bianconi, 2014). En cuanto a la diversificación de las actividades terciarias hacia finales de la década de 1990, la economía de los servicios se caracteriza por un predominio del consumo de servicios y comercio cotidiano de la población, más que por la demanda de la industria manufacturera, aunque existen requerimientos industriales en determinados municipios. En su mayor parte, las actividades terciarias fueron y han sido alentadas por la separación de fuerza de trabajo de los otros sectores económicos.

Dinámica demográfica en la ZMT

Este proceso es entendido como el crecimiento demográfico de la población registrada en las décadas de 1960-2010, lo que implicó la utilización de gran cantidad de espacio territorial para satisfacer las necesidades de vivienda, vialidades y servicios que requieren. La estructura urbana de la ZMT era sencilla al inicio del proceso de industrialización y estaba circunscrita básicamente al municipio de Toluca. Sin embargo, con la industrialización de los últimos 30 años, se inicia un proceso intenso de reestructuración urbana que se ha dado tanto en las zonas céntricas como en la periferia (Valverde y Cárdenas, 2001).

Durante el periodo 1960 a 2010, en la ZMT el territorio se ha transformado drásticamente; cambiando el área rural a territorio urbano, ampliando las zonas urbanas que, por la cantidad de población, surge la necesidad de apropiarse de nuevos espacios, repercutiendo en la extensión física de la ciudad. Estos espacios son ocupados por fraccionamientos, casas de interés social, desarrollos inmobiliarios de clase media y alta, vialidades, parques industriales y comercio; todas ellas contiguas a la zona urbana existente. Modificando la estructura urbana de los municipios de la región, siendo Toluca el lugar con mayor expansión de área urbana. (ver figura no. 3)

Figura 3. Asentamientos humanos en el valle de Toluca en el 2010, 2,500 a mas



Fuente: elaboración propia a partir de los censos de 1960-2010 disponibles en: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/Proyectos/ccpv/default.aspx>

Para realizar el análisis de la dinámica demográfica se emplearon las variables de población total, tasas de crecimiento y densidad de población de la ZMT, en el periodo de 1960 al año 2010. En 1960, la atracción de población hacia la industria del centro del país, provoco que el municipio de Toluca llegara a 156 mil 33 habitantes, siguiéndole Almoloya de Juárez, Zinacantepec y Lerma, colindantes a éste. (ver tabla no. 2).

Tabla 2. Población total del valle de Toluca, período 1960-2010

Municipio	1960	1970	1980	1990	2000	2010
Almoloya de Juárez	38,310	49,191	64,620	84,147	110,591	147,653
Calimaya	12,335	15,666	21,876	24,906	35,196	47,033
Chapultepec	1,531	1,909	3,675	3,863	5,735	9,676
Lerma	27,814	36,071	57,219	66,912	99,870	134,799
Metepec	18,915	31,724	83,030	140,268	194,463	214,162
Mexicaltzingo	2,897	4,037	6,079	7,248	9,225	11,712
Ocoyoacac	14,574	19,364	33,952	37,395	49,643	61,805
Otzolotepec	15,990	22,203	29,112	40,407	57,583	78,146
San Mateo Atenco	11,987	18,140	33,719	41,926	59,647	72,579
Toluca	156,033	239,261	357,071	487,612	666,596	819,561
Xonacatlán	10,600	15,237	19,546	28,837	41,402	46,331
Zinacantepec	31,718	44,182	60,232	83,197	121,850	167,759
Estado de México	1,897,851	3,833,185	7,564,335	9,815,795	13,096,686	15,175,862

Fuente: elaboración propia a partir de los censos de 1960-2010 disponibles en: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/Proyectos/ccpv/default.aspx>

Con la tendencia de crecimiento poblacional desde 1960 en la ZMT, y que semantiene constante, para el año de 1970, la población de la zona de estudio creció 1.5 veces, como resultado del flujo de habitantes del resto del país hacia las zonas metropolitanas del centro; el crecimiento ocurrió sobre los municipios colindantes a la ciudad de Toluca.

En la década de 1980, que la migración fue de tipo interna principalmente, esto es, de los mismos municipios del estado de México, incrementando la población de Toluca y Metepec, por su cercanía de zonas urbanas con las de la ciudad capital, quedando rezagados en cuanto al número habitantes, los municipios de Almoloya de Juárez y Zinacantepec, cuyo crecimiento fue de 15 mil habitantes aproximadamente, durante la década de 1970 a 1980. Asimismo, no se reporta un cambio significativo de población para el resto de los municipios de la región.

El continuo crecimiento de población para 1990, fortalece las actividades socioeconómicas de los municipios de Toluca, Metepec, Zinacantepec y Almoloya de Juárez. Manteniendo su crecimiento constante de población; destacando también que, en ésta década el municipio de Zinacantepec, pasa a ocupar el tercer lugar, desplazando al de Almoloya de Juárez; y para el año 2000 se registra una tendencia de crecimiento poblacional similar, al de los 90.

El registro de asentamientos humanos para el año 2000, según datos del INEGI, muestra pequeñas áreas donde se han formado las localidades que van aumentando en tamaño, conformando pequeños poblados hasta convertirse en centros poblacionales. La tendencia de crecimiento poblacional en la ZMT, consecuencia del rápido crecimiento económico se ha traducido en tasas de crecimiento en periodos desde 1960 hasta el 2010, con tasas de crecimiento que van del 200% hasta el 400% anual, ambas tasas de crecimiento superan los índices nacionales. (ver tabla no. 3).

Tabla 3. Tasas de crecimiento de población en la ZMT, periodo 1960-2010

Municipio	1960- 1970	70- 1980	1980- 1990	1990- 2000	2000- 2010	1960- 2010
Almoloya de Juárez	2.64	2.66	2.73	2.80	2.85	2.74
Calimaya	2.52	3.26	1.33	3.55	2.85	2.71
Chapultepec	2.33	6.50	0.51	4.07	5.21	3.76
Joquicingo	1.28	2.10	0.76	3.31	1.77	1.85
Lerma	2.74	4.54	1.61	4.13	2.95	3.21
Metepec	5.53	9.69	5.50	3.35	0.94	4.97
Mexicaltzingo	3.52	4.01	1.81	2.47	2.34	2.83
Ocoyoacac	3.00	5.55	0.99	2.90	2.15	2.93
Otzolotepec	3.48	2.64	3.40	3.64	3.01	3.22
San Mateo Atenco	4.41	6.14	2.25	3.63	1.92	3.67
Toluca	4.55	3.92	3.23	3.21	2.03	3.37
Xonacatlán	3.85	2.42	4.05	3.72	1.10	2.99
Zinacantepec	3.51	3.02	3.35	3.93	3.15	3.39
Estado de México	7.60	6.75	2.69	2.96	1.44	4.25

Fuente: elaboración propia a partir de los censos de 1960-2010 disponibles en:
<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/Proyectos/ccpv/default.aspx>

A nivel municipal, por la influencia de la ciudad capital Toluca, las mayores tasas de crecimiento de 1960 a 1970 se observan en los municipios de Metepec (5.53% anual), Toluca (4.55%) y San Mateo Atenco (4.41%); en el resto de los municipios se presentaron menores ritmos de crecimiento en su población, por ser aún, muy pequeños en población. En la década de 1970 a 1980, se presentó la mayor cantidad de migración a la ZMT, pues ya se habían consolidado la industria manufacturera en el centro del país, así, municipios como Metepec (6.69% anual), Chapultepec (6.50%) y San Mateo Atenco (6.14% anual), crecieron de manera exagerada, marcando las tasas de crecimiento poblacional más altas desde 1960, hasta el 2010. Para este periodo, el crecimiento de Xonacatlán (2.42%) fue el menor registrado para la región.

En 1980, los flujos de población hacia el zonas metropolitanas, comienzan a estabilizarse, no disminuyen significativamente, sin embargo para esta década de 1980a 1990, el ritmo de crecimiento lo mantuvieron, el municipio de Metepec con 5.50% anual, siguiéndole los municipios de Xonacatlán (4.05%), Temoaya (3.85%) y Otzolotepec (3.48%), destacan además los municipios de Zinacantepec (3.35%) y Toluca (3.23% anual). Por el contrario sobresalen los municipios de Atizapán (0.52% anual), Chapultepec (0.51%), Joquicingo (0.76%), Almoloya del Río (0.92%) y Ocoyoacac (0.99% anual) por tener la tasa de crecimiento más baja en el periodo.

Para el período de 1990 al 2000, es cuando ya se insertan otros municipios a los que concentran mayor población; y es más importante el suceso, porque además, sus tasas de crecimiento poblacional fueron las más altas, y son Lerma (4.13%) y Chapultepec (4.07% anual). Por el contrario los municipios que presentaron menor ritmo de crecimiento son Mexicaltzingo (2.47% anual), Almoloya de Juárez (2.80%) y Ocoyoacac (2.90% anual).

A partir de 1990, el crecimiento de la población comenzó a disminuir, aunque ya para la década del 2000 al 2010, el ritmo de crecimiento poblacional se mantuvo con un sentido positivo en todos los municipios del valle de Toluca, resaltando que el crecimiento población con mayor proporción, es de los municipios conurbados con la ciudad de Toluca por la influencia económica y de servicios de dicho municipio.

Conclusiones

El actual modelo de crecimiento en México es principalmente a través de zonas metropolitanas. La etapa de 1960-2000 marca el inicio en que en el Estado de México y en la Zona Metropolitana de Toluca (ZMT) se presentan importantes transformaciones en su estructura económica y en su configuración territorial. Una característica de este período es la transición del territorio de eminentemente rural a urbano.

En el proceso de metropolización de Toluca, los factores que se pueden atribuir a su acelerado crecimiento fueron en un inicio en la década de los 60s 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; dicho proceso se consolidó en los años ochenta con el crecimiento del sector terciario. Esto significó cambios importantes en las actividades productivas y sociales en la estructura socioeconómica de dicha ciudad; asimismo, ocasionó que varios

municipios adyacentes al de Toluca se fueran incorporando al desarrollo socioeconómico de este último, situación que, finalmente, se vería reflejada en un conjunto metropolitano.

De acuerdo con la SEDESOL-CONAPO (2012), la ZMT, durante los años 1980 a 2010, presenta un modelo de expansión urbana insustentable e ineficiente en su proceso de urbanización, suburbanización y periurbanización. En este período se conforma un sistema urbano metropolitano alrededor de la ciudad de Toluca, la cual ha sido históricamente el centro económico de toda la región, básicamente por las funciones político-administrativas que cumple, además de la elevada concentración de población en ella.

Asimismo, la "modernización" del comercio y los servicios, resultante del aumento de la demanda de la población asentada, principalmente en el área de conurbación de los municipios de Toluca y Metepec, en primer lugar y Toluca-Zinacantepec posteriormente, impactó en forma irreversible la tendencia a la terciarización territorial, al implantar centros comerciales y acondicionar los espacios para el intercambio y la distribución mercantil, concentrando a la vez los servicios.

El desarrollo de los servicios, ligado a la metropolización, es un indicador de la terciarización del territorio, en la medida que la ciudad de Toluca por muchos años ha presentado una especialización en esa actividad, convirtiéndose en fuente creciente de empleo, con una ampliación y diversificación de las ramas vinculadas con los servicios bancarios y financieros, así como el importante aumento de los servicios de restaurantes, hoteles, técnicos y profesionales.

El proceso de metropolización de Toluca ha causado que poco a poco se vayan integrando los municipios de la periferia, por lo que el crecimiento urbano se ha dado en los municipios colindantes a Toluca; además, según Martínez (2008), en el sistema urbano de la ZMT se encuentra ubicado la mayor parte de los servicios de cobertura regional, de ahí que buena parte de los sistemas urbanos de jerarquía menor dependen de él.

El modelo de crecimiento expansivo en México no es sustentable por diversas inconsistencias: crecen las ciudades de forma desordenada y discontinua, fragmentando el espacio y segregando a la población, y expandiéndose, no obstante, en los centros urbanos existen vacíos urbanos, áreas con servicios e infraestructuras subutilizadas; en términos económicos, resulta improductivo, debido a que genera constantes aumentos en tiempos, distancias y costos de los traslados. En cuanto al modelo de expansión urbana, característico de la ZMT, resulta ineficiente, profundiza la desigualdad social y desaprovecha el suelo (recurso natural limitado).

Referencias

- Aguilar, A.e I., E.** (2009) Periferia urbana deterioro ambiental y reestructuración metropolitana. México, Miguel Ángel Porrúa –UNAM
- Aguilar, G. A.** (2014) La periurbanización y los retos de su organización territorial. Instituto de geografía UNAM
- Alegria, T.** (1994) "Segregación socio espacial urbana. El ejemplo de Tijuana. Estudios Demográficos y Urbanos". Colegio de la Frontera Norte, 9 (2): 411–437

Amato Peter (2007) "Elitism and Settlement Patterns in the Latin American City, Journal of the American Institute of Planners, XXVI (2) : 96-105.

Aranda, J. (1999), Conformación de la zona metropolitana de Toluca, CICSyH/UAEM, México.

Arias, P., (2005): "Nueva Ruralidad. Antropólogos y geógrafos frente al campo hoy", en Ávila, H.: Lo urbano rural: ¿nuevas expresiones territoriales?, Cuernavaca, CRIM-UN AM; DG APA.

Arteaga, N. y Alfaro S., (2001) Disparidades regionales en la zona metropolitana de Toluca. Toluca, Estado de México. Ed. UAEM.

Ávila, S. H. (2009). Periurbanización y espacios rurales en la periferia de las ciudades. Procuraduría Agraria

Camagni, R. (2005). Economía urbana. Barcelona: Antoni Bosch.

Castillo, O. (1992), El proceso de metropolización de la ciudad de Toluca, Tesis de Maestría en Planeación Urbana y Regional, Facultad de Planeación Urbana y Regional UAEM.

Champion, A. (2001) A changing demographic regime and evolving polycentric urban regions: consequences for the size, composition and distribution of city populations. Urban Studies, 38, p. 657-677.

COESPO con base en Proyecciones de la Población de México de los municipios de México 2015-2030 y Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2015 del CONAPO.

Frenkel Roberto (1972), "Consideraciones económicas del proceso de urbanización" en Alfonso Raposo, ed., La investigación en el campo urbano-regional (Santiago, DEPUR)

García, J.C. y Gutiérrez, J. La ciudad dispersa: cambios recientes en los espacios residenciales de la comunidad de Madrid. Departamento de Geografía Humana, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2007. 30 p.

Garrocho, Carlos & Campos Juan (2007). Dinámica de la estructura policéntrica del empleo terciario en el área metropolitana de Toluca, 1994 - 2004. Revista Papeles de Población. 2007, vol. 13, nº 52, pp. 109-135.

GEM (2012) Censo Estatal de Población. Zona Metropolitana del Valle de Toluca. Aspectos sociodemográficos, México: Gobierno del Estado de México.

GEM & SDU (2010). Zonas metropolitanas 200 años de realidades mexiquenses. Gobierno del Estado de México y Secretaría de Desarrollo Urbano. Biblioteca Mexiquense del Bicentenario, Patrimonio de un pueblo. México.

Glaeser, E. (2011). El triunfo de las ciudades: cómo nuestra mejor creación nos hace más ricos, más inteligentes, más ecológicos, más sanos y más felices. Madrid: Taurus.

GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO, (2001) Estimaciones del empleo por sectores 1990-2000, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, México.

Gobierno del Estado de México, (2010) Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Toluca, Estado de México.

Gobierno del Estado de México y Secretaría de Desarrollo Urbano SDU (2010) Zonas metropolitanas 200 años de realidades mexiquenses. Biblioteca mexiquense del bicentenario, Patrimonio de un pueblo. México.

Gutiérrez Puebla, J. y García Palomares, J.C. (2005) Cambios en la movilidad en el área metropolitana de Madrid: el creciente uso del transporte privado. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*, 25, p. 331-351

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2006). Metodología de la investigación. México: Mc Graw-Hill.

Hoyos, G., (2005) "Marco empírico histórico de la dimensión física del proceso de urbanización de las ciudades de México y Toluca", en *Revista Quivera*, año/vol. 7, número 002, Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México, pp. 42-74.

Hoyos, G. (2011) Región Toluca. Suburbanización polarizada. En E. Orozco, Ed. Entorno regional de la ciudad de Toluca, Estado de México. Toluca: Cuerpo Académico de Estudios Territoriales y Ambientales, FAPUR-UAEMEX.,pp. 65-86.

INEGI (1955) VII Censo general de población 1950, Estado de México, SIC.

INEGI (2010). Censo de Población y Vivienda. "Principales resultados por localidad 2010 (ITER)", México: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

INEGI Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Estado de México., 2015: Resultados Definitivos (Datos por Localidad) XII Censo de Población y Vivienda 2015. México.

Iracheta, A. (2006). La necesidad de una política pública para el desarrollo de sistemas integrados de transporte en grandes ciudades mexicanas: México: El Colegio Mexiquense.

Kaldor, N. (1985). *Economics without equilibrium*: ME Sharpe, Inc. Cardiff: University College of Cardiff Press.

Martínez Mediano, C. (. (2004). Técnicas e instrumentos de recogida y análisis de datos. Madrid: UNED.

Muñiz, I. y García-López, M.A. (2013) Anatomía de la dispersión urbana en Barcelona. *EURE*, 116, p. 189-219.

Plan Municipal de Desarrollo Urbano (2009-2012) de Toluca.
http://seduv.edomexico.gob.mx/planes_municipales/Toluca/PMDU-tol.pdf

Plan Municipal de Desarrollo Urbano (2013-2015) de Toluca.
http://seduv.edomexico.gob.mx/planes_municipales/Toluca/PMDU-tol.pdf

Pradilla, E, 1987, Capital, Estado y vivienda en América Latina, Fontamara, México.

Puebla, G., (2004) Aproximaciones al concepto de periurbano, mimeo, Caseros: Cátedra de Gestión Local, Universidad Nacional de Tres de Febrero.

Rodríguez Alfredo, Lander Luis (1975) "Especulación en tierras como obstáculo para el desarrollo urbano" (Bogotá, PISPALASCOFAME, mimeo).

SEDESOL, CONAPO, INEGI (2007), Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2005, México, Sedesol-Conapo-inegi, documento pdf disponible en: <http://www.inegi.gob.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/geografia/publicaciones/delimex05/DZMM_2005_0.pdf>.

SEDESOL-CONAPO-INEGI, (2010). Secretaría de Desarrollo Social, Consejo Nacional de Población, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, (2010) Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2010, SEDESOL-CONAPO-INEGI, México. Vinuesa, J. y M. J.

SEDESOL, CONAPO, INEGI (2004), Delimitación de las zonas metropolitanas de México, México, Sedesol-Conapo-inegi, documento pdf disponible en: <http://www.inegi.gob.mx/est/contenidos/espanol/metodologias/otras/zonas_met.pdf>.

Sobrino, Luis (1994). Proceso de metropolización en el Estado de México. En: Navarrete, E. & Vera, M. (coords.), Población y Sociedad. Toluca: El Colegio Mexiquense-COESPO, pp. 113 - 135.

Unikel, Luis, Crescencio Ruiz y Gustavo Garza (1978). El desarrollo urbano de México, México, El colegio de México.