



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE
MÉXICO.

FACULTAD DE PLANEACIÓN URBANA Y
REGIONAL



Tesis:

Transformaciones socio-territoriales provocadas por el surgimiento de una centralidad comercial y de servicios en el polígono conformado por Oxtotitlán y la Colonia Nueva Oxtotitlán ubicada al Noroeste de la Ciudad de Toluca, en el periodo de 1980-2021.

Que para obtener el título de Licenciado en Planeación Territorial

PRESENTA:

Vicente Javier Gómez Castañeda

DIRECTORES DE TESIS:

Dr. En A y U. Alberto Javier Villar Calvo

Dra. En. A.S. Yadira Contreras Juárez

Toluca de Lerdo, Estado de México; agosto 2022

Índice

Introducción	5
Capítulo 1: Marco Teórico y Conceptual referente al papel de la centralidad en la estructuración del territorio	16
1.1 La centralidad en las etapas de la modernidad	16
1.2. Marco Conceptual	22
1.2.1 Centro	22
1.2.2 Centralidad Urbana	24
1.2.3 Monocentrismo a Policentrismo	24
1.2.4 Nuevas Centralidades.....	25
1.3 Centralidad urbana en las teorías de estructuración territorial y los modelos de ocupación de suelo.....	28
1.3.1. Teoría de la Localización (Johann Von Thünen).....	28
1.3.2 Teoría del coste mínimo (Alfred Weber).....	30
1.3.3 Ciudad Jardín (Ebenezer Howard).....	31
1.3.4 Modelo de Círculos Concéntricos (Ernest Watson Burgess)	33
1.3.5 Teoría del Lugar Central (Walter Christaller y August Lösch)	35
1.3.6 Modelo de Sectores Radiales (Homer Hoyt)	38
1.3.7 Modelo Polinuclear (Chauncy Harris y Edward Ullman).....	40
1.3.8 Modelo de la Ciudad Latinoamericana (Alex Borsdorf).....	42
Capítulo 2: Evolución de la estructura urbana en Latinoamérica: Estudios de Caso, de la ciudad monocéntrica al policentrismo	49
2.1 Quito, Ecuador. “Capitalidad y centralidades”	50
2.2 Ciudad de México, México. “De la Centralidad a la red de corredores urbanos”	55
2.3 Lima, Perú. “La dimensión urbana de las centralidades de Lima Norte: cambios y permanencias en la estructura metropolitana”	61
2.4 Bogotá, Colombia. De la ciudad colonial a la ciudad capitalista de las nuevas centralidades”	66
2.5 Ciudad de México, México. “Nuevas centralidades y prácticas de consumo en la Ciudad de México: Del microcomercio al hipermercado”	70
2.6 Comparación de los casos de estudio.....	73
Capítulo 3: Zona Metropolitana de la Ciudad de Toluca y Nuevas Centralidades.....	76
3.1 Proceso de urbanización y advenimiento metropolitano en México	76
3.2 Conformación de la Zona Metropolitana de Toluca	79

3.3 Dinámica policéntrica en la Zona Metropolitana de Toluca.....	85
3.4 Caracterización de las centralidades urbanas de la Zona Metropolitana de Toluca.	93
Capítulo 4: Descripción y Análisis de la Zona de Estudio (Nueva Centralidad Zona Oxtotitlán).....	106
4.1 Características Generales.....	106
4.2 Dinámica de formación de la nueva centralidad	109
4.3. Efectos resultantes de la conformación de la centralidad: consumo.....	131
Conclusiones	157
Bibliografía:.....	162
Anexo	172

Introducción

Para entender los procesos de estructuración territorial que tienen lugar en la ciudad contemporánea es necesario fijar la atención en el antecedente constituido por la ciudad en el periodo fordista desde principios del siglo XX hasta el segundo tercio del mismo, ya que en el régimen de acumulación del capitalismo industrial fordista “los cambios económicos, sociales y la urbanización de un territorio generalmente van estrechamente ligados al desarrollo industrial” (Rojas, Muñiz & García, 2009).

Dentro de este contexto, la estructura que tomaba la ciudad, como espacio funcional tenía una lógica monocéntrica donde las actividades de carácter financiero y de prestación de servicios tienen lugar en un punto que representa al distrito central de negocios (CBD, por sus siglas en inglés), y donde todos los trabajadores que viven en el área circundante se aglomeran en torno a este CBD (Mori, 2009).

Cabe destacar que dentro de este núcleo monocéntrico, existía una mezcla de funciones, que en la primera fase del capitalismo industrial se comportaba como un imán de atracción de población y actividades económicas, sociales y político-religiosas, gracias a lo cual se desarrollaba un intenso intercambio económico de bienes y servicios (Saldarriaga en Lievanos & Villar, 2015).

Esta tendencia en la conformación de la estructura de la ciudad se vio modificada en la segunda mitad del siglo XX debido a que se produce una recesión generalizada de la economía. Esto revelaba el comienzo de una tendencia mundial al descenso de la tasa promedio de ganancia y al incremento de la capacidad de producción sobrante de la industria (Mandel en Gianna, 2010); lo que propició la decadencia del capitalismo industrial fordista. Esto derivó en un proceso en donde tuvieron lugar “profundas transformaciones derivadas de los avances de los procesos de reestructuración socioeconómica y de difusión y adopción de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación como partes constitutivas del fenómeno de la globalización” (Mattos, 2002).

Lo anterior provocó un proceso de modificación de las políticas de liberación y desregularización en la gestión urbana que dentro del marco de la reestructuración del Estado Keynesiano/Fordista significaron una disminución de la intervención pública, e hicieron que el capital privado se ubicase como el protagonista central del desarrollo urbano (Mattos, 2002); lo que impactó decisivamente tanto en la reconfiguración del espacio urbano como en las formas en las que se presentan los espacios de centralidad.

Esto dio lugar al surgimiento de efectos urbanos y territoriales, entre los más significativos encontramos el desencadenamiento de nuevas modalidades de expansión metropolitana, donde la suburbanización, la policentralización, la polarización social, la segregación residencial y la fragmentación de la estructura urbana aparecen como rasgos de la nueva geografía urbana (Mattos, 2002).

Entre estos efectos urbanos y territoriales centraré el estudio en la policentralización urbana, ya que este modifica la lógica del funcionamiento de la ciudad, esto debido a que las ciudades policéntricas de nueva conformación dentro del contexto metropolitano debilitan el dominio y jerarquía superior del CBD, este postulado se apoya en la perspectiva económica neoclásica que nos dice que es más rentable crear subcentros dentro de una región metropolitana que aumentar el tamaño del CBD (Richardson & Gordon en Fuentes, 2009).

Partiendo de este principio, la ciudad estructura su funcionamiento mediante nodos de empleo, mismos que se han definido en la literatura especializada como centros y subcentros de empleo, que son una concentración de empleos que generan efectos significativos en el funcionamiento de la ciudad, especialmente en lo que se refiere al sistema de transporte, a los precios del suelo y a la distribución de la población (McMillen en Garrocho & Campos, 2007).

La existencia de estos centros y subcentros de empleo está supeditada a la presencia de dos fuerzas económicas que determinan la distribución del empleo en la ciudad: las economías de aglomeración y los costos de congestión. “Las llamadas economías de aglomeración se refieren a todas esas ventajas que obtienen las firmas por el hecho de estar juntas en el espacio” (Garrocho &

Campos, 2007) y por su parte, “los costos de congestión (medidos en unidades monetarias, temporales, de distancia, de riesgo o como una mezcla de éstas y otras unidades tanto objetivas como subjetivas) se refieren principalmente a los relacionados con el movimiento de personas y bienes en la ciudad” (Garrocho & Campos, 2007).

De esta manera los habitantes de las ciudades buscarán conseguir trabajos “y adquirir sus bienes y servicios en sitios cada vez más próximos a su lugar de residencia, lo que generará subcentros de empleo adicionales al centro tradicional de la ciudad, que estarán orientados a satisfacer esta demanda” (Garrocho & Campos, 2007).

De esta tendencia transitoria de la ciudad compacta a la ciudad difusa además podemos concluir que

El centro tradicional entra en crisis por excesivo uso, falta de valoración e inversión, procesos de saturación y deterioro que lo vacían de su significado, por reubicación de servicios avanzados, o por falta de uso, provocada por la aparición de nuevos centros especializados (de negocios, comerciales, direccionales, etc.) y de grandes conjuntos habitacionales periféricos que tienen garantizado su acceso y conexión con el resto de la ciudad, gracias a las infraestructuras de transporte (Mayorga, 2012).

Así, estos nuevos centros especializados responden a la “consolidación de nuevos patrones de localización de las actividades, basados sobre todo en el desarrollo de la movilidad y las infraestructuras arteriales de transporte” (Vecslir, 2007).

Hay algunos autores que consideran a estas aglomeraciones “como nuevas centralidades porque tienen un carácter multifuncional y porque se convierten en polos de atracción urbana que modifican las dinámicas urbanas articuladas tradicionalmente por el centro histórico” (Mena, 2008).

Por lo regular las nuevas centralidades urbanas, responden a un proceso autoorganizativo regido más por las leyes del mercado que por planteamientos de

ordenación urbanística, esto se denota en “la fragmentariedad de los desarrollos y su falta de integración con el entorno, la deslocalización de usos y las combinaciones funcionales inéditas, el lenguaje corporativo o comercial de las arquitecturas” (Vecslir, 2007).

Ante el carácter espontáneo en el que se ve envuelto el proceso de surgimiento de las nuevas centralidades, los efectos socio-territoriales que se presentan a raíz de éstas suelen ser impredecibles, cargados de un carácter de ambigüedad y responden a las características propias según el emplazamiento en el que tuvieron lugar.

Planteamiento del Problema:

Para el caso mexicano, en el contexto del área metropolitana de la Ciudad de México, dentro de un análisis diagnóstico realizado por el Gobierno del Distrito Federal en el Programa General de Desarrollo Urbano 2003, mencionaba.

“En los últimos años un anárquico y acelerado proceso de cambio en los patrones de su actividad comercial, que se expresa en la proliferación de mega centros comerciales, tiendas departamentales (...). Éstos van desplazando a los centros tradicionales de abasto (mercados públicos, negocios de abarrotes, tortillerías, panaderías, etc.), que no tienen recursos suficientes para competir con este tipo de comercio, controlado por monopolios nacionales y extranjeros. Este fenómeno margina a los productores nativos, modifica los patrones de consumo y causa alteraciones profundas en el funcionamiento urbano” (PGDUDF en Paquette, 2007).

Dentro del contexto de modificación en las dinámicas que detonan en su entorno, cabe destacar que después de su instalación, surgen generalmente otros comercios o servicios complementarios a estos mega centros comerciales o tiendas departamentales, lo que deriva a la consolidación de estas nuevas centralidades (Ramírez Kuri 1993; López Levi 1999 en Paquette, 2007).

Dentro del ámbito territorial algunos de los efectos producidos por las nuevas centralidades destacan “problemas de tráfico y saturación de estacionamientos, alteración de la imagen urbana, incremento de los costos y transformación de los usos de suelo” (Paquette, 2007).

Por su parte, en el ámbito social, la instauración de los enclaves comerciales a impactado en el espacio público, ya que contribuirían a privatizar el mismo. La apropiación pública y colectiva de las calles, plazas públicas, áreas deportivas y parques se estaría perdiendo en la ciudad y se estaría produciendo una “entrega al capital privado de actividades y espacios que antes ocupaba el sector público” (Paquette, 2007).

Así, siguiendo sobre la línea de los efectos sociales, pese a que la presencia de centros comerciales y tiendas departamentales “están asociados muchas veces (junto a los barrios cerrados) a nociones muy concurridas como la de fragmentación urbana (porque son espacios privados, de acceso controlado, con una homogeneidad social fuerte), y de la imagen de “repliegue social” a la que frecuentemente se les asocia” (Hiernaux, 2002 en Paquette, 2007), en el caso de la Ciudad de México, se ha encontrado que el papel que desempeña en términos de sociabilidad urbana sería el de reemplazar “a los espacios públicos tradicionales de la ciudad, donde los ciudadanos solían relacionarse entre sí” (Mena en Paquette, 2007).

Esto es de gran relevancia ya que pueden constituirse como elementos indispensables en la ciudad, alzándose como “hitos que estructuran la ciudad físicamente, lugares de sociabilidad urbana, los centros comerciales serían además importantes generadores de identidad para los habitantes y estructuradores en el ámbito simbólico de las representaciones” (Castro Pozo & Cornejo en Paquette, 2007).

Así, el problema que se abordará en la zona de estudio es el de analizar las condiciones específicas que tienen lugar dentro de un contexto metropolitano y que propiciaron la consolidación de una centralidad comercial y de servicios.

La Zona Metropolitana de Toluca (ZMT), al igual que otras metrópolis de México, se caracteriza por las aceleradas transformaciones que ha sufrido en los ámbitos demográfico y territorial a partir de la década de los setenta debido a la instauración de la política de descentralización industrial federal y la entrada del modelo económico neoliberal (Hoyos & Camacho, 2010)

Entre las transformaciones más relevantes que encontramos en la urbe se encuentra que las áreas periféricas pasen de ser zonas donde predominaba la agricultura a alojar zonas industriales y habitacionales, y más recientemente a alojar áreas de concentración comercial y de servicios. (González, Martínez & Nájera, 2015).

Este es el caso de las zonas de estudio del presente trabajo, las delegaciones San Mateo Oxtotitlán y la Colonia Nueva Oxtotitlán, emplazamientos localizados en las laderas del cerro de “La Teresona”, al poniente de la ciudad de Toluca y cuyos límites están dados por las vialidades Adolfo López Mateos y Blvd. Solidaridad las Torres.

Pese a la proximidad de estas delegaciones, tienen antecedentes y dinámicas marcadamente diferenciadas, San Mateo Oxtotitlán es un poblado con antecedentes de ocupación que datan de los primeros pobladores del valle, por lo que goza de dinámicas religiosas, económicas y sociales con gran tradición y por parte de la Nueva Oxtotitlán, es una colonia popular de concepción relativamente reciente, conformada mediante un proceso de ocupación territorial informal.

Durante la mayor parte del siglo XX estas delegaciones se consideraron periféricas, pero en décadas recientes se han anexado físicamente al área urbana consolidada de Toluca, en un proceso donde han proliferado promociones inmobiliarias y comercio y servicios de distintas tipologías, principalmente sobre la vialidad primaria Adolfo López Mateos.

Esta aglomeración comercial y de servicios que tiene lugar sobre la vialidad Adolfo López Mateos ha tenido un importante desarrollo y maduración pues al ser una de las vías de acceso al centro urbano consolidado de la ciudad de Toluca ha

concentrado tipologías como: bienes para el hogar, servicios educativos, servicios de salud, servicios de alimentación, comercio y servicios a rubros automotrices.

Esta concentración de actividades económicas al poniente de la ciudad de Toluca provocó la reconfiguración de los procesos sociales, económicos y territoriales que tenían lugar tradicionalmente en tanto en San Mateo Oxtotitlán como en la Colonia Nueva Oxtotitlán, lo que ha derivado en la conformación de una nueva centralidad.

El surgimiento de esta centralidad comercial y de servicios y su impacto en la reconfiguración de las características de San Mateo Oxtotitlán y la Colonia Nueva Oxtotitlán son el objeto de este análisis, ya que ha dado lugar a una complejización funcional en las dinámicas endógenas que tenían lugar en la zona, esto debido a que se dan tanto formas tradicionales de comercio y prestación de servicios, así como nuevas modalidades de los anteriores rubros.

Con base en lo anterior, se plantea la siguiente pregunta de investigación:

¿Cuáles han sido las transformaciones socioeconómicas y territoriales que han tenido lugar en la Colonia Nueva Oxtotitlán y San Mateo Oxtotitlán provocadas como resultado del surgimiento de una centralidad comercial y de servicios en el periodo de 1980-2021?

La hipótesis que pretende responde dicha pregunta de investigación se basa en el supuesto de que la aparición de una centralidad comercial y de servicios en San Mateo Oxtotitlán y la Colonia Nueva Oxtotitlán ha provocado la reconfiguración en las actividades económicas que tenían lugar en la zona, ya que, previsiblemente al surgimiento de tiendas de autoservicio se le ha adjuntado comercio complementario, presionando hacia la desaparición de las unidades económicas tradicionales caracterizadas por su estatus de pequeño comercio, principalmente.

Aunado a esto, se presupone que la presión urbanizadora provocada por el dinamismo de metropolitano de la ciudad de Toluca en conjunción con las nuevas modalidades de comercio que se han instaurado en la zona atrajo a nuevos tipos de desarrollo inmobiliario que modificaron tanto el perfil demográfico como la morfología de la vivienda preexistente en la centralidad.

Finalmente, el ultimo supuesto se basa en que, con el surgimiento de una diversificada oferta de satisfactores, los patrones de consumo de la población residente en la centralidad se han modificado, ocasionando la perdida de importancia de las tiendas de abarrotes y tianguis locales.

De esta manera, el objetivo general que se busca alcanzar con la presente investigación es: Realizar un análisis de las características particulares que tienen lugar en la Centralidad comercial y de servicios localizada al oeste de la ciudad de Toluca, con el fin de precisar los efectos que esta ha causado en un poblado de características tradicionales como San Mateo Oxtotitlán y en una colonia popular de reciente surgimiento como la Nueva Oxtotitlán.

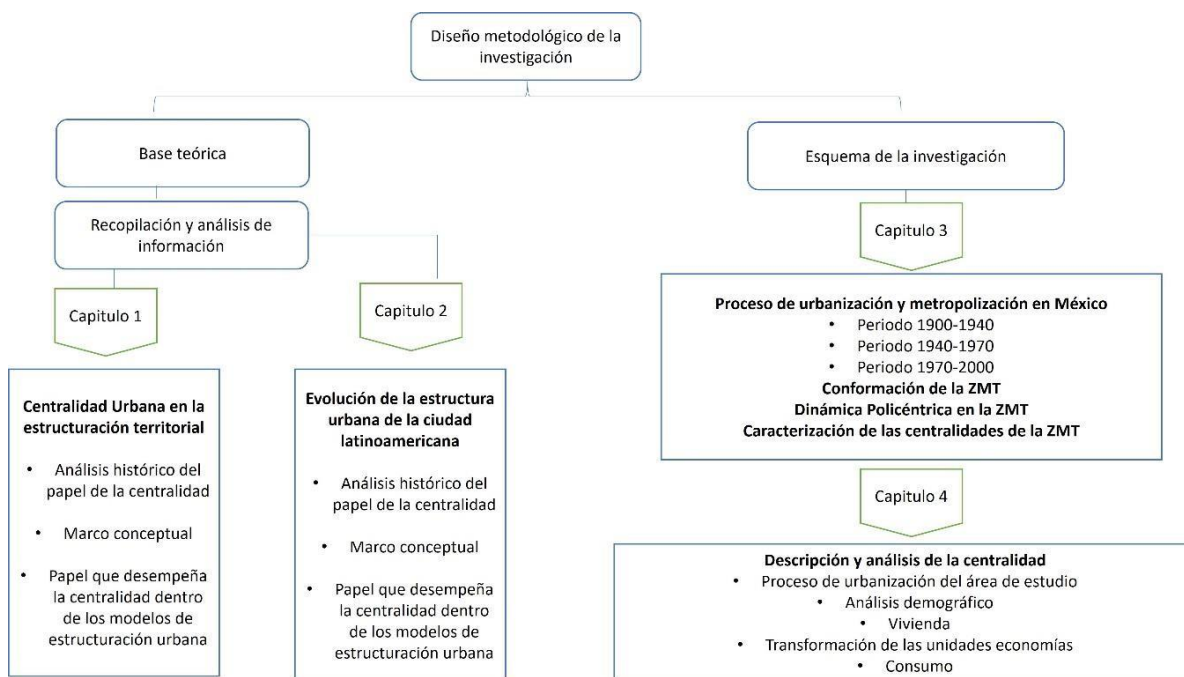
Objetivos Específicos:

- Desarrollar la fundamentación conceptual y teórica referente a la perspectiva de la centralidad urbana
- Establecer los factores referentes a la conformación y consolidación de centralidades urbanas dentro del contexto de las ciudades latinoamericanas, mismos que servirán para identificar variables que intervienen dentro del polígono de estudio.
- Analizar los factores referentes al proceso de conformación de la Zona Metropolitana de Toluca, los cuales determinaron la existencia de la estructura policéntrica actual.
- Realizar un análisis respecto a las transformaciones de los aspectos demográficos, económicos, territoriales y perfil de consumo de San Mateo Oxtotitlán y la colonia Nueva Oxtotitlán.

Metodología:

La presente investigación tiene un carácter hipotético deductivo, ya que busca validar sus postulados mediante la contrastación teórica con el objeto de estudio analizado, a su vez, para esto se basa en una metodología mixta pues se apoya de parámetros tanto cualitativos como cuantitativos para abordar el análisis. El procedimiento metodológico consto de cuatro fases.

Imagen 1. Fases del diseño metodológico de la investigación.



Fuente: Elaboración propia.

En la primera fase del proceso metodológico se realizó la documentación, basándose en bibliografía especializada se estableció la fundamentación teórica respecto a la perspectiva de las centralidades urbanas, donde se delineó el marco conceptual, el papel que juega la centralidad urbana en las distintas teorías de estructuración territorial y su importancia durante las distintas etapas de la modernidad.

En la segunda fase se confeccionó un análisis de diferentes casos de estudio referentes a ciudades latinoamericanas, esto con el fin de reconocer procesos económicos, territoriales, políticos y sociales coincidentes, que a su vez servirían como herramienta de identificación de variables a usarse en el polígono de estudio.

La fase tres consta de un análisis histórico sobre el proceso de urbanización y posterior surgimiento de la realidad metropolitana, partiendo desde lo general hasta lo particular (nacional hasta la urbe toluqueña), lo cual dio pie a identificar,

caracterizar y categorizar la dinámica policéntrica de la Zona Metropolitana de Toluca.

Finalmente, en la cuarta fase se realizó un análisis histórico, demográfico y territorial en la zona de estudio, en una temporalidad de 1980-2021. Para abordar el análisis se recurrió a fuentes de información estadística como: Censos de población y vivienda (2010-2020), Encuesta Intercensal 2015, Directorio de unidades económicas (2010-2020), Plan de Desarrollo Municipal Toluca 2003, Inventario Nacional de vivienda 2015. Adicionalmente se aplicó una encuesta con el motivo de identificar los efectos ocasionados por la conformación de la centralidad y se apoyó para el procesamiento de información de software como ArcMap e IBM SPSS.

Tabla 1 Instrumentos de la Investigación.

Estrategia de investigación	Capítulo	Enfoque para generar conocimiento	Técnica	Instrumento	Fuente de investigación
Análisis bibliográfico	1 y 2	Análisis comparativo documental	Análisis deductivo-documental	Análisis documental	Bibliografía, artículos especializados, repositorios y motores de búsqueda.
Análisis histórico del proceso de Urbanización Nacional y de la urbe Toluqueña	3	Análisis comparativo y documental	Análisis deductivo-documental	Análisis documental	Bibliografía y artículos especializados
Conformación de la estructura policéntrica de la ZMT	3	Análisis comparativo y documental	Análisis deductivo-documental	Análisis documental	Bibliografía y artículos especializados
Análisis Económico	4	Análisis estadístico	Estadístico	DENUE e INEGI	DENUE

Análisis Demográfico	4	Análisis estadístico	Estadístico	Censo de población y vivienda, Encuesta Intercensal y Planes de Desarrollo	Censo de población y vivienda, Encuesta Intercensal
Análisis de vivienda	4	Análisis Estadístico y comparativo	Estadístico y documental	Censo de población y vivienda, Encuesta Intercensal, Inventario nacional de vivienda y Análisis documental	Censo de población y vivienda y cartografía
Análisis de consumo	4	Analítico deductivo y descriptivo	Analítico deductivo y descriptivo	A través de la aplicación de una encuesta	Trabajo de campo

Fuente: Elaboración propia.

La presente investigación se encuentra integrada por cuatro capítulos, el capítulo uno consiste en la construcción del marco conceptual y teórico, así como el repaso histórico mediante el análisis del papel que desempeñó la centralidad en las etapas de la modernidad de Ascher y en los modelos de estructuración urbana.

El capítulo dos consta de la presentación de cinco casos de estudio correspondiente a cuatro ciudades de distintos países de Latinoamérica en donde se han analizado desde diferentes enfoques las condiciones bajo las cuales se han conformado las nuevas centralidades, así como sus características específicas y los efectos que generan en sus inmediaciones.

El capítulo tres desarrolla el proceso de urbanización a escala nacional y de la conformación de la Zona Metropolitana de Toluca, abordando las etapas de conformación de nuevas centralidades en la urbe y caracterizando a las mismas.

Finalmente, el capítulo cuatro aborda la caracterización de la zona de estudio, desarrollando los primeros antecedentes del emplazamiento, así como un panorama general de los aspectos demográficos, económicos, vivienda y patrones de consumo. También se exponen los resultados que determinaran si se comprueba la hipótesis planteada.

Capítulo 1: Marco Teórico y Conceptual referente al papel de la centralidad en la estructuración del territorio.

El primer capítulo tiene como finalidad realizar la introducción hacia el complejo tema de las centralidades urbanas, para esto se propuso un análisis histórico, conceptual y teórico que dará posterior sustento al abordaje del objeto de estudio de la presente investigación.

Dicho esto, el presente capítulo se estructura en tres apartados cuyo contenido es el siguiente:

- En el primer apartado hace un repaso histórico basado en las etapas de la modernidad de Ascher (2018), en este se expone el papel que ha desempeñado la centralidad urbana en los distintos periodos que ha atravesado la ciudad en el devenir del tiempo.
- El segundo apartado se advoca a la construcción del marco conceptual, referente a las centralidades urbanas, en donde se desarrollaron los conceptos de centro, centralidad, nueva centralidad y la transición del monocentrismo al policentrismo.
- Finalmente, el cuarto apartado se basa en el análisis de los distintos modelos de estructuración del territorio, enfocándose en el papel que ha desempeñado la centralidad urbana en cada uno de ellos

1.1 La centralidad en las etapas de la modernidad

La ciudad es una expresión de la acción antropogénica y, por ende, la estructura de esta se encuentra en constante transformación ya que cristaliza y refleja las lógicas de las sociedades que acogen. Así, desde la ciudad antigua, que expresaba los preceptos religiosos y militares de los grupos sociales que las habitaban, pasando por las ciudades medievales, que se erigían detrás de murallas buscando mayor protección ante posibles ataques, hasta el desarrollo de la compleja ciudad capitalista contemporánea, la diferencia en las lógicas de su comportamiento económico, social y político determinó la concepción y el funcionamiento de las ciudades (Ascher & Díaz, 2018).

Con respecto a los diferentes patrones de comportamiento que desarrolla la ciudad a lo largo de su historia, el papel de la centralidad urbana se ha constituido como uno de los elementos de mayor relevancia dentro de la estructura de esta, principalmente a partir del periodo capitalista, referente al último tramo de la, según Ascher, primera modernidad en el contexto europeo (Ascher & Díaz, 2018).

La primera o alta modernidad fue el periodo comprendido desde la Edad Media hasta la Revolución Industrial (siglo V-XVIII), el cual se definió por la transformación del pensamiento y el lugar de la religión en la sociedad, la

emancipación de la política y el nacimiento del Estado-nación, el desarrollo de las ciencias y la propagación progresiva del capitalismo mercantil y después el industrial (Ascher & Díaz, 2018).

La ciudad de este periodo es considerada moderna porque está concebida de forma racional, producto de un proyecto en donde se cristaliza la ambición de definir el futuro, de controlarlo, de ser el marco espacial de una nueva sociedad; es diseño de un designio (Ascher & Díaz, 2018). Dentro de esta racionalización, se instauraron avenidas y jardines urbanos que acaban con la mezcla de callejuelas, callejones y huertas, aleja y transforma las murallas, redefine y separa lo público de lo privado, los espacios interiores y exteriores, les asigna funciones, inventa las aceras y los escaparates, todo esto con la intención de mejorar las condiciones de accesibilidad al centro de la ciudad, el espacio de centralidad en donde se encontraban los principales edificaciones: administrativas, políticas, religiosas y económicas (Ascher & Díaz, 2018).

La centralidad del capitalismo mercantil se encontraba originalmente habitada por la élite, es decir, la clase social correspondiente al estrato económico y social más privilegiado, el cual estaba en control de las actividades religiosas, políticas, administrativas y sociales; sin embargo, el sector de los comerciantes y artesanos empezó a ocupar de forma paulatina el espacio de centralidad como resultado de la asociación espacial de artesanos y comerciantes de diferentes tipos reforzados por organizaciones sociales como gremios, que fomentaron la cohesión grupal y la agrupación espacial de sus miembros, lo que provocó una segregación de las elites (Pacione, 2009).

La centralidad se constituye así en el espacio central que integra no solo las principales actividades urbanas, sino que es el espacio en donde se asientan los sectores socioeconómicos más poderosos, es así el nodo funcional de la ciudad y al mismo tiempo el espacio residencial de la élite económica y política.

La segunda modernidad corresponde al periodo en el que tuvo lugar la revolución industrial, la cual se caracterizó en su etapa manchesteriana por un explosivo y acelerado crecimiento en la producción derivado de la sucesión interrelacionada de avances tecnológicos que sustituyeron la mano de obra humana por instrumentos mecánicos, y la energía humana/animal por la inanimada; y posteriormente, en la etapa Fordista-Taylorista, por la adopción de un sistema de producción en donde el control y planeación del trabajo de las industrias manufactureras se asignaba por completo a la gerencia, dejando a los trabajadores operar en líneas de ensamblaje donde realizaban tareas relativamente simples apoyados por maquinas especializadas (Palacios, 2004 & Knox, 2010).

Los avances tecnológicos aplicados en el ámbito de la producción modificaron el soporte físico de la ciudad para que esta fuera capaz de hacer frente a las transformaciones económicas y sociales que estaban teniendo lugar, en este rubro

destaca la importancia de la creación de vivienda para el trabajador fabril ya que la migración campo-ciudad y extranjera se intensificó debido a la promesa de prosperidad que la ciudad albergaba (Águeda, 2009).

Por otra parte, las transformaciones económicas que tuvieron lugar en el marco de la ciudad industrial dieron lugar a la complejización del tejido social derivado del surgimiento de la clase burguesa conformada por directivos y empleados de alto rango y el proletariado integrado por obreros-trabajadores descualificados (Águeda, 2009). Esta división en el ámbito laboral, en la vida cotidiana y en las relaciones sociales se vio reflejada espacialmente, ya que el sentimiento de pertenencia a un grupo social provocó segregación espacial, en la que determinados sectores de la ciudad correspondían a determinadas clases sociales (Águeda, 2009).

En la primera fase de la industrialización, la industria pesada se emplazó en el centro de la ciudad debido a la accesibilidad de infraestructura de comunicación y transporte, pero con el subsecuente aumento de la densidad poblacional que tuvo lugar en los espacios centrales de las ciudades, el congestionamiento surgió como un problema relevante (Águeda, 2009). Este fenómeno derivó en una paulatina extensión de las zonas residenciales más allá de los límites de la ciudad y por el establecimiento de la futura actividad industrial pesada sobre las líneas de ferrocarril superando también, los límites de la ciudad, dejando la ocupación del área central de la ciudad para el almacenamiento y la industria más antigua correspondiente a una organización espacial pasada (Águeda, 2009).

La ciudad de la primera etapa de la revolución industrial tuvo como rasgo definitorio la inversión de la estructura urbana que predominó la ciudad del capitalismo mercantil sin modificar el monocentrismo de esta. Así, la clase obrera de menor ingreso ocupó el espacio central de la ciudad y la alta burguesía que originalmente residía en el centro, cerca de los espacios industriales, dejó la ciudad por los barrios periféricos debido a que estaban ansiosos de agregar distancia física y social entre ellos y la miseria de los crecientes vecindarios de la clase trabajadora adyacentes a las fábricas (Knox & Pinch, 2010).

La centralidad se convirtió en un espacio degradado en donde los obreros industriales vivían bajo condiciones de extrema pobreza y hacinamiento cerca de las fábricas y almacenes donde trabajaban (Knox & Pinch, 2010).

La estrategia urbana de la ciudad Fordista tuvo como objetivo racionalizar la ciudad y maximizar las economías de aglomeración por lo que la planificación urbana se convirtió en una práctica de gran relevancia, ya que, por medio de la zonificación funcionalista, que mediante técnicas de concentración espacial de la producción y consumo logró la maximización de las economías internas de naturaleza urbana (Boix, Trullen y Galletto, 2010).

La centralidad en el contexto de la ciudad fordista se diferencia de la etapa manchesteriana por las tendencias descongestionadoras del espacio central debido al deterioro ocasionado por la actividad industrial que derivó en problemas de salubridad e higiene, sociabilidad, integración, movilidad e incremento sostenido en los valores del suelo (Gorostiza, 2008).

Debido a esto, empezaron a surgir corrientes críticas que desde diferentes frentes cuestionaron principalmente, el modelo de vivienda obrera en las áreas centrales que había desencadenado la actividad industrial, entre las cuales destacaron:

- Artistas como William Wordsworth (1770-1850), Samuel T. Coleridge (1772-1834), Robert Southey (1774-1843) y Thomas Carlyle (1795-1885) formaron parte de una corriente denominada movimiento romántico, la cual identificó el excesivo materialismo y la pérdida de valores espirituales como males encarnados en las nuevas ciudades industriales.
- Novelistas entre los cuales destacó Charles Dickens (1812-70), que en sus obras centraría como base temática, la imagen de oscuridad, sordidez y miseria de la ciudad y el mundo fabril, con sus problemas de insalubridad y hacinamiento.
- Teóricos como Saint-Simon, Charles Fourier, Robert Owen y Étienne Cabet que formaron la corriente de pensamiento denominada socialismo utópico, los cuales desarrollaron estudios sobre pequeñas comunidades en espacios rurales que reunieran en sí mismas actividades propias de las áreas urbanas junto con labores agrícolas. Sin embargo, los esfuerzos por llevar a la práctica estas ideas que buscaban una nueva sociedad basada en la cooperación y la armonía –y que tomaron América preferentemente como escenario– fueron un estrepitoso fracaso.
- Finalmente, Ebenezer Howard (1850-1928) acuñó el modelo que marco paradigma entre los preceptos que intentaban fusionar los beneficios que del contacto directo con la naturaleza que proporciona el campo y las oportunidades de desarrollo que facilita la ciudad. La ciudad jardín tiene como características tener tamaño limitado (un máximo de 32.000 habitantes), rodeada por una amplia zona campestre de fácil acceso, interconectada por un sistema de ferrocarriles eléctricos, lo que permitía acomodo a todos los sectores de actividad logrando un estado de balance económico y social (Gorostiza, 2008).

El paradigma urbano monocéntrico dominante durante la segunda modernidad postulada por Ascher empieza a decaer de forma paulatina, acentuándose principalmente en la segunda mitad del siglo XX, periodo correspondiente a la tercera modernidad, misma que se caracteriza por ser un periodo de importantes transformaciones en la estructura de las ciudades provocadas por la flexibilización de los procesos sociales lo cual se reflejó en el diseño del espacio urbano y en el uso que la sociedad hace de él.

Los cambios más importantes que tuvieron lugar en la tercera modernidad fueron los siguientes:

- la metapolización,
- transformación de los sistemas urbanos de movilidad
- transformación de espacios-tiempos individuales
- la redefinición de la correspondencia entre intereses individuales, colectivos y generales,
- las nuevas relaciones de riesgos (Ascher & Díaz, 2018).

Las metápolis pueden definirse como grandes conurbaciones, extensas y discontinuas, heterogéneas y multipolarizadas. Son un proceso urbano resultante del incremento en la densidad de las ciudades y del desarrollo de nuevas estructuras de transporte rápido lo que ocasionó su extensión hacia su periferia inmediata dando paso a un crecimiento externo, es decir, por absorción de ciudades y pueblos cada vez más alejados hacia su zona de funcionamiento cotidiano (Ascher & Díaz, 2018).

El desarrollo de medios de transporte rápidos cuestiona los sistemas antiguos de centro direccional y de organización urbana radioconcéntrica. El centro geométrico de las ciudades deja de ser el lugar más accesible, sobre todo para los ciudadanos con automóvil lo que deriva en el desdoblamiento en múltiples centralidades periféricas de las funciones comerciales, informacionales, industriales y culturales (Ramírez, 2006 y Ascher & Díaz, 2018).

Por su parte, el contexto Latinoamericano difiere sensiblemente del fenómeno europeo sobre el cual Ascher basó sus postulados ya que la temporalidad en que se desarrollaron los cambios económicos, sociales, políticos y tecnológicos en las ciudades del continente fue en extremo dispar. Esto es relevante ya que como se demostró en el recuento de las diferentes etapas de la modernidad de Ascher, las formas que adquieren las ciudades tienen una estrecha relación con los diferentes periodos tecnológicos que las mismas atraviesan (Astoria, 1980).

Posterior al complejo periodo que significó la conquista del continente americano la ciudad que se impuso en el contexto de la contemporánea Latinoamérica tenía el propósito fundamental de ser más que un emplazamiento físico de edificaciones, su real objetivo era crear una sociedad compacta, homogénea y militante misma que adecuaría su realidad circundante al designio preestablecido por los colonizadores (Gilbert, 1997).

El diseño colonial del viejo continente fue la inspiración para la nueva configuración del espacio físico, en donde la centralidad se configuró mediante una lógica reticular, en donde la plaza central fue el elemento principal y alrededor de esta se ubicaron la iglesia o catedral, las oficinas de gobierno y las casas de la élite (Gilbert. 1997).

La lógica de expansión europea continuó como una doctrina en la realidad colonial, aunque el desarrollo expansionista fue lento a lo largo de los siglos XVII y XVIII debido a las enormes distancias que las separaban, hicieron difícil la construcción de caminos y la comunicación en general. Finalmente, cuando floreció el desarrollo y diversificación de actividades económicas, las ciudades latinoamericanas se insertaron en la realidad Burguesa-Mercantil del contexto económico europeo, pero como las mismas eran delezadas por su origen y el proyecto bajo el cual se instauraron, estas no pasaron de ser ciudades marginadas dentro de la lógica mercantil, marcando como notable excepción a las ciudades portuarias (Romero & Romero, 1976).

Dentro del ámbito mercantilista del siglo XIX se transformó el contexto urbano instaurado en la fundación, la nueva lógica era crecer bajo un proyecto, este crecimiento fue lento, desde la plaza principal se trazaron las calles, en donde progresivamente se fueron construyendo solares urbanos, parroquias barriales, casas de adobe siendo las más cercanas al centro las habitadas por la población de mayor extracto económico y se empezaron a formar los primeros barrios de carácter suburbano en donde se instauraba la población más susceptible económicamente (Romero & Romero, 1976).

La centralidad en el periodo mercantil se consolidó como el centro de comunicación social, allí se concentraban las actividades económicas (principalmente el mercado), los servicios públicos reducidos quizás a una fuente de agua, los edificios sede de los poderes públicos y se realizaban las pocas fiestas públicas que había en la ciudad (Romero & Romero, 1976).

Cabe resaltar que la centralidad urbana de este periodo fue el lugar donde se reflejó la preocupación por parte de las autoridades por cuidar la estética del espacio construido y por ende la percepción que generaba el mismo, así, dentro de las posibilidades que permitiera la actividad mercantil, se retiraron la pica y prohibieron las ejecuciones públicas, se instauraron fuentes y se les brindó techo a los mercaderes (Romero & Romero, 1976).

A partir de la primera mitad del siglo XX los países latinoamericanos entraron en un periodo de industrialización que derivó en el surgimiento de importantes cambios en la situación demográfica y económica de estos.

Es importante mencionar que el proceso de industrialización latinoamericano no fue homogéneo en cuanto a su temporalidad (países como Argentina y Brasil tuvieron como punto de partida la primera guerra mundial, mientras que para México, Colombia, Perú y Chile fue la segunda guerra mundial) si tuvo rasgos concordantes según el patrón de ocupación territorial, ya que este se caracterizó por instalar las empresas en las ciudades más grandes, lo que influyó en forma notoria en el crecimiento de las capitales y de los centros que les seguían en importancia (Herrera, Olivares y Pecht, 1976).

La centralidad de este periodo según autores como Ford (1996), Herrero & Pérez (2001) y Borsdorf (2003), se constituye por una expansión lineal del centro que pasa de ser un centro administrativo (típico del periodo colonial) a un centro comercial y de negocios con un distrito independiente dedicado al “mercado tradicional”.

A partir de los años setenta y hasta el inicio del nuevo siglo, las ciudades de América Latina se han visto sometidas a una serie de transformaciones sociales, económicas y políticas que modificaron las bases del desarrollo urbano.

Dentro de estas, destaca la globalización de la actividad económica apoyada por la innovación en el sector informático y el distanciamiento en materia de gestión y control del desarrollo urbano por parte del Estado en favor de actores privados como los desarrolladores inmobiliarios (Janoschka, 2002).

El abandono de la gestión y control del desarrollo urbano por parte del Estado y su apropiación por parte de actores privados dio como resultado la aparición de formas urbanas comercializables en las periferias de las ciudades mismas que reemplazan la imagen tradicional del orden concéntrico o sectorial de espacios homogéneos por un área central de negocios (Dear, 2000 & Janoschka, 2002).

De esta manera surgen nuevos espacios de centralidad que se caracterizan por ser puntos de concentración de servicios, oficinas y comercios, estos por lo general no tienen una relación funcional con el núcleo urbano tradicional (Janoschka, 2002).

El recuento de los rasgos característicos del fenómeno urbano que acontecieron en las etapas de la modernidad acuñadas por Ascher y de la ciudad latinoamericana nos permiten ver como dentro de la complejidad que permeó en los procesos de diferenciación entre los distintos periodos, la centralidad permaneció como elemento estructurador de las interacciones entre individuos, grupos y actividades, jugando un papel determinante, tanto en las ciudades monocéntricas como en las ciudades policéntricas (Vallejo, 2008 & Carrión, 2005).

1.2. Marco Conceptual

1.2.1 Centro

La centralidad urbana, refiriéndose a la importancia conceptual de los centros urbanos y describiendo la organización de los sistemas urbanos, se ha convertido en un concepto central en la planificación urbana durante los últimos setenta años, sin embargo, la ambigüedad en su definición permanece a pesar del hecho de que los conceptos relacionados se han utilizado ampliamente en la investigación y la práctica (Shen, 2017).

Para poder comprender lo que engloba el término centralidad es necesario remontarnos a la raíz de este; centralidad es una derivación del término centro, el cual proviene del latín *Centrum* y este del griego *Kéntron*: aguijón; en geometría “punto equidistante de todos los que componen dicha figura” (Fernández, Peralta & Liborio, 2002).

Por su parte la Real Academia de la Lengua Española (2020), en su lista de entradas para la definición del término centro, menciona que “*es la parte central de una ciudad o barrio/ Punto o calles más concurridas de una población o en las cuales hay más actividad comercial o burocrática*”. Esta definición resalta la importancia urbanística que se ha asociado inherentemente al término centro.

Desde la perspectiva del urbanismo es complejo definir el término centro debido a la diversidad de enfoques por los que este ha sido abordado, en esta complejidad, según Panerai y Mangini (1999); Padua (2000); Saldarriaga (2009); Cuenya (2011); Vecslir (2011); Vázquez y Salazar (2014) y Fernández, Peralta y Liborio (2002) la concentración de actividades, es uno de los rasgos preponderantes que en prácticamente todas las concepciones de centro se hace presente, las principales actividades que podemos encontrar en los mismos son: económicas, administrativas, institucionales y religiosas; además de la oferta de equipamientos colectivos.

La convergencia de dichas actividades en un espacio concentrado genera lo que Rendon (s.f.), denomina como una de las características de un centro urbano: la centralidad. El estudio de la centralidad, al igual que el del término centro cuenta con una rica diversidad de ángulos de abordaje, dentro de estos, resaltan el enfoque geográfico y la perspectiva funcional.

El primero postula que la centralidad se define por su ubicación central dentro del territorio y el segundo resalta los efectos que produce la propiedad de centralidad en el territorio, más allá del emplazamiento que tengan las mismas. Dentro del marco de la perspectiva funcional, podemos definir a la centralidad según Saldarriaga (2009); Cuenin y Silva (2010); Ciccocela, Vecslir y Baer (2015), y Rendon (s.f.) como la capacidad de atracción que tiene un emplazamiento, debido a la acumulación de actividades, principalmente económicas y funciones especializadas que se encuentran en el mismo.

El concepto de centralidad, tal y como se acaba de enunciar, resulta adecuado para señalar un rasgo del proceso de diferenciación espacial dentro del ámbito urbano mismo que trata de establecer cuáles áreas de la ciudad tienen acumuladas las funciones comerciales (Chavez, 1990)

1.2.2 Centralidad Urbana

En urbanismo, se define a la centralidad como la capacidad de un lugar para ser centro, de ser reconocido, utilizado o apropiado socialmente como un espacio de confluencia. Esto significa que en la ciudad esta cualidad es un valor diferencial atribuible a espacios o lugares que poseen la capacidad de destacarse, de ser importantes, de ser referencia focal, de ser espacio de concentración, de convergencia-divergencia de relaciones de diverso tipo, independientemente de su localización geográfica (Mayorga, 2012, p. 15).

Así, dentro del marco de esta definición las centralidades son sitios de la ciudad que tienen las siguientes características (Cuenin y Silva, 2010 & Fernández, Peralta y Liborio, 2002).

- Una alta concentración de servicios y actividades de diferentes escalas que determinan el grado de atracción de la colectividad.
- Buena accesibilidad interna y desde el resto de la ciudad (suelen tener nodos de transporte)
- El reconocimiento de la comunidad como el centro de la zona a la que pertenecen, siendo un punto de referencia y de expresión simbólica de las condiciones de vida de sus habitantes.
- Ser elementos estructuradores para ordenar el espacio urbano
- Contener una multiplicidad de funciones urbanas
- Tener una alta densidad poblacional en el entorno

1.2.3 Monocentrismo a Policentrismo

Históricamente, el desarrollo espacial de las ciudades comenzaba a partir del centro, en donde se localizaban las principales actividades económicas, políticas y religiosas; es decir la primera centralidad urbana, este patrón constituía el paradigma urbano monocéntrico (Carrión, 2005). Este paradigma urbano monocéntrico empezó a decaer debido a los cambios económicos relacionados al proceso de transición de modelo económico que han tenido lugar en América Latina en las últimas décadas del siglo XX, este ha traído como consecuencia profundos procesos de reorganización territorial, que implican desde nuevos patrones de localización de las actividades económicas, hasta la aparición de cambios significativos en el papel de las áreas metropolitanas y en su configuración espacial.

Actualmente las áreas metropolitanas se caracterizan según Castells (1997) citado por Becerril (2000) por un protagonismo creciente y abierto del sector privado en el crecimiento urbano, este promueve la formación de núcleos urbanos periféricos y desembocó en la recomposición de la centralidad urbana.

Debido al protagonismo del sector inmobiliario en el crecimiento urbano Mattos (2002) observa una sustantiva reducción de la gravitación de la distancia en la movilidad de las personas y de las empresas, la cual estimuló su localización más alejada de los centros tradicionales, estos factores han favorecido la formación de sistemas productivos centrales mediante el ensamble de numerosas actividades localizadas en diversos subcentros urbanos independientes o autónomos, ubicados en el entorno próximo de cada área metropolitana

Así, en el marco de la formación de las vastas áreas metropolitanas contemporáneas, la centralidad urbana salió del centro, históricamente único y plurifuncional y se reprodujo en una multiplicidad de lugares o nuevas centralidades, diversas en cuanto a su naturaleza y jerarquía (Beuf, 2012).

1.2.4 Nuevas Centralidades

En los últimos cincuenta años ha tenido lugar un fenómeno de adaptaciones y ampliaciones en las ciudades tanto grandes como medias con el fin de participar en una economía neoliberal, por lo que estas han transformado de manera considerable las relaciones entre sus elementos sociales y físicos internos y externos; a partir de esto empezaron a modificar su estructura urbana interna, de una concéntrica inicial a otra multicéntrica o sectorial, y a establecer nuevos patrones espaciales de funcionamiento (Álvarez, 2017, p. 155).

Dentro de esta organización policéntrica surgen nuevos espacios de centralidad, mismos que son resultado de: la desconcentración de actividades de la centralidad tradicional, el aumento de la importancia del sector privado y del mercado en general en el crecimiento urbano y por acciones concretas por parte del Estado en sus distintos niveles de actuación (Beuf 2016 citado por Pinedo & Lora, 2019 y Cicoccela, Vecslir & Baer, 2015).

El proceso de formación de estos nuevos subcentros urbanos o nuevas centralidades se ha apoyado en el modelo de urbanización territorial basado en el desarrollo de redes de infraestructuras de transporte y comunicación, mismo que garantiza los flujos de mercancías y personas desde los subcentros hacia otros puntos de la ciudad (Mayorga, 2012).

Estos nuevos centros son resultado de distintas dinámicas en diferentes regiones del mundo, mientras que en Europa y los Estados Unidos las nuevas centralidades suelen ser resultado de políticas de planeación sectorial o de planeación territorial, orientadas a la competitividad o a dar respuestas a demandas sociales insatisfechas (Beuf, 2016 citado por Pinedo & Lora (2019, p. 113), en América Latina, generalmente suelen responder a un proceso autoorganizativo regido por las leyes del mercado lo que muchas veces se refleja en falta de integración entre trazado viario, crecimiento y contexto físico (Vecslir, 2007).

No obstante, estas diferencias, en ambos casos las nuevas centralidades son un punto en el espacio metropolitano caracterizado no solo porque suelen tener densidad de trabajadores sensiblemente superior a la de sus vecinos, sino por ser capaz de ejercer una influencia sobre su entorno. Dicha influencia puede verse reflejada mediante el flujo de trabajadores o compradores que acuden al subcentro desde sus residencias, o por una modificación del manto de valores y de intensidad de uso del territorio alrededor de él (Aguirre y Marmolejo, 2009).

Para Villaça (2001) citado por Kneib (2008, p. 31) un subcentro es el conjunto de aglomeraciones diversificadas y equilibradas de comercio y servicios que compite en parte, con el centro principal. El poder de polarización y estructuración de un subcentro es una función de la complementariedad de las actividades, ya que, cuanto mayor es la variedad de comercio y servicios existentes en un centro, menor es el número de viajes que un consumidor necesita hacer para tener todas sus necesidades satisfechas.

En relación con las nuevas centralidades autores como Paquette (2007), Vecsli (2007), Cuenya (2011), López & Ochoa (2019), Rojas, Muñiz & García (2009), Ciccocela, Vecsli & Baer (2015) coinciden en que las mismas son en la actualidad elementos restructuradores de las ciudades, es decir, que han influido y/o han sido resultado de las nuevas dinámicas de expansión de las ciudades y cuyas características destacan:

- Acercan la oferta a la alta demanda que se encuentra en la periferia de las ciudades
- Generan un proceso de revalorización y cambio en el uso del suelo por lo que la renta de este suele aumentar.
- En los subcentros urbanos suelen radicar las funciones superiores de la elite tecnócrata y gerencial, la cual precisa servicios avanzados, centros tecnológicos e instituciones educativas calificadas, centros de investigación, sedes de empresas transnacionales, parques tecnológicos y complejos de actividades hoteleras orientadas al turismo internacional y al tránsito por la ciudad.
- Entre los usos que con más frecuencia suelen implantarse en las nuevas centralidades destacan las plataformas logísticas, parques empresariales, centros comerciales, grandes equipamientos, estas buscan nuevas relaciones de acceso, visibilidad y sinergias con otras actividades.
- Después de la instalación de usos de carácter especializado, surgen generalmente otros comercios o servicios, de carácter complementario, incrementando la dimensión multifuncional que proporcionan.
- Generan cambios en la demanda y consumo de algunos bienes y servicios, principalmente en servicios financieros

A pesar de estos rasgos comunes, como cualquier fenómeno urbano, hay diferencias que llevan a la aparición de distintos tipos de subcentralidades, siendo

estas, principalmente, los distintos contextos en los que se desarrollan, jerarquía, nivel de consolidación, localización o función, esto imposibilita una tipificación aplicable a la totalidad de los casos, por lo que los esfuerzos dirigidos a esta intención se orientan según los objetivos que se buscan lograr según los distintos casos de investigación.

Así, dentro de este contexto Carrión (2008) reconoce que en la metrópoli actual coexisten diversas centralidades y propone una tipificación con un elevado nivel de generalidad donde el nivel de antigüedad y las funciones que tienen lugar en las mismas son los rasgos preponderantes que las diferencian, estas son:

- La centralidad fundacional: Tuvo inicialmente la función disciplinadora y civilizatoria, propia de las demandas de la conquista y la colonización, para posteriormente ser parte de una ciudad monocéntrica; esta centralidad venía desde una visión de lo público, de lo estatal y del espacio abierto donde su símbolo principal fue la plaza. Hoy, en el contexto de la ciudad plural, se caracteriza por tener la más alta concentración de historia en un espacio reducido.
- La centralidad funcional: Es una centralidad con alta densidad de funciones centrales, localizada en varios lugares estratégicos de una ciudad que presenta una morfología pluricéntrica, que es construida desde el mundo de lo privado, lo empresarial y en espacios cerrados. Su símbolo es el centro comercial.
- La centralidad temática: Tiene un rol de conectividad en el contexto de la ciudad global e informacional. Se trata de una centralidad con baja noción de antigüedad e historia, es un testimonio evidente del patrón de urbanización actual y concentra las funciones que permiten articularse con las ciudades más dinámicas del mundo.

La existencia de diversos tipos de subcentralidades en el ámbito urbano provoca que las mismas ocasionen diferentes tipos de impactos, entendidos como alteraciones, modificaciones o efectos, que suelen ser valorados desde diferentes perspectivas; lo que hace a las mismas relevantes para ser sujetos a estudios. La diversidad de repercusiones que las mismas provocan hacen que no se pueda abordar su estudio utilizando las mismas metodologías para cada caso, es importante definir los rasgos característicos para tener un correcto abordaje (Pinedo y Lora, 2019).

1.3 Centralidad urbana en las teorías de estructuración territorial y los modelos de ocupación de suelo.

El estudio de las teorías de estructuración territorial y de los modelos de ocupación del suelo nos permite, dentro del contexto de las centralidades urbanas, entender la concepción que se tenía de estas y el papel que desempeñaron dentro del proceso de transición de la ciudad monocéntrica a la ciudad policéntrica, comprendido por el periodo del siglo XIX hasta el siglo XX.

1.3.1. Teoría de la Localización (Johann Von Thünen)

El trabajo realizado por Johann Heinrich Von Thünen (1826) es considerado como el primer modelo de orden espacial racional para la producción agrícola (Ramón, 1976), el cual se basó de observaciones empíricas en su análisis, donde otorgó importancia a las ciudades, la influencia de la distancia, los costos de transporte y en sí, a la ubicación de las actividades económicas sobre los precios de mercado (Becerra, 2013).

El principal postulado de su modelo se basa en la premisa de que *“las decisiones de qué cosechar están determinadas por la rentabilidad, que es una función del precio de venta menos el costo de producción y transporte. Por lo tanto, los cultivos más rentables ocurrieron en el centro de la granja y los menos en los campos más distantes, formando círculos concéntricos que indicaban el orden decreciente de intensidad y valor del uso de la tierra”* (Hirsch, 1997; Clark, 1985; Redfearn, 2007 citados por Kneib, 2008, p 42).

De acuerdo con McCanty & Lindberge (1980) citados por Cabrera & Moreno (2014) y Ramírez (2008) el modelo desarrollado por Von Thünen parte de los siguientes supuestos:

- El espacio es homogéneo y no acotado.
- Se considera un espacio en un área aislada constituida por un solo centro urbano y la región agrícola que se aleja del mismo
- Hay una ciudad central como único mercado
- Los costos de transporte son directamente proporcionales a la distancia
- Se permite la producción de diferentes bienes de consumo, pero el costo de transporte para cada bien se asume como diferente (debido principalmente a diferencias en el volumen por peso de cada bien).

En la imagen 2. se representa de manera gráfica el modelo concéntrico desarrollado por Von Thünen en donde los colores con mayor intensidad de azul tienen los menores costos de transporte y los que tienen mayor intensidad de verde se da el efecto contrario.

Imagen 2. Modelo de Von Thünen



Fuente: Elaboración Propia con base en Vinuesa (2001).

Como muestra la imagen 2 el Mercado representa el centro de la ciudad y alrededor de él se localizan las demás actividades formando anillos concéntricos, se distinguen seis anillos.

- Mercado (Centro de la ciudad)
- Cultivo de Hortalizas y Producción Láctea
- Silvicultura (Aprovechamiento Forestal)
- Cultivo Intensivo de Cereales
- Cultivo Temporal
- Producción Ganadera

Aunque el modelo de Von Thünen fue desarrollado en un contexto anterior a la llegada de las fábricas, carreteras, y de los ferrocarriles uniformes (inicios del siglo XIX), sigue siendo un modelo importante en la geografía económica ya que es una muestra del equilibrio entre el costo de la tierra y los costos del transporte (Gracia, 2010).

El término centralidad fue empleado por primera vez en el desarrollo del presente modelo, hacía referencia a la propiedad de atracción que generaba el mercado debido a la elevada actividad comercial que el mismo contenía, convirtiéndolo en un elemento importante del ámbito territorial. Esto se ve reflejado en la actualidad en como las actividades económicas juegan un papel preponderante en relación con el precio del suelo urbano.

1.3.2 Teoría del coste mínimo (Alfred Weber)

En el año 1909 el economista alemán Alfred Weber desarrolla una teoría que al igual que la de Von Thünen (1826) es considerada como precursora en los estudios de localización espacial. El objetivo de su teoría era determinar mediante un cálculo matemático y geométrico, la localización espacial óptima para una empresa industrial que desea minimizar sus gastos de transporte, tanto en las materias primas como en la distribución de los productos terminados (Vinuesa, 1991).

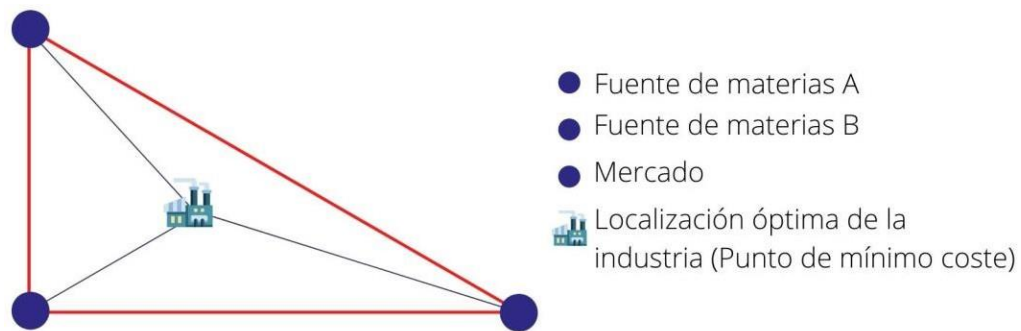
La teoría formulada por Weber se sustenta según Gracia (2010) y Cabrera & Moreno (2014) en el supuesto de un espacio isotrópico con recursos localizados en un punto y con un mercado en otro punto en donde los costos de producción son los mismos en todas partes.

De acuerdo con Gracia (2010) y Cabrera & Moreno (2014), Weber considera los siguientes factores como los determinantes para la localización de una planta industrial:

- La distancia a los recursos naturales
- La distancia al mercado
- Los costos de la mano de obra
- Las economías de aglomeración

Bajo los anteriores factores Weber representa gráficamente sus postulados en el triángulo óptimo de localización, donde trataba de explicar que las decisiones de localización industrial se darían en el punto del espacio que tuviera la más favorable combinación de costes de transporte con los tres factores básicos (materias primas, mano de obra y mercado) (Hormigo, 2006).

Imagen 3. Modelo de localización industrial



Fuente: Elaboración Propia con base en Cabrera & Moreno (2014).

Como nos muestra la imagen 3 Weber considera “*en su modelo dos lugares de extracción de materias primas y un único punto de encauzamiento del producto terminado (destinando a un mercado urbano establecido), suponiendo además que los costes de transporte son paralelamente proporcionales al peso de las mercancías y a la distancia recorrida*” (Vinuesa, 1991, p. 48). Así, el emplazamiento que tendrá la industria representada gráficamente como el punto al interior del triángulo, será el que generará un menor costo de transporte, es decir, el más ventajoso en términos de aprovechamiento económico.

El desarrollo de la teoría del coste mínimo tiene un contexto en el que la actividad industrial se ha convertido en el principal motor económico y donde está jugando un papel preponderante en el desarrollo urbano de las ciudades de principios del siglo XX.

El rol que desempeña la centralidad urbana en el trabajo desarrollado por Weber es, al igual que en el desarrollado por Von Thünen, netamente económico, en donde el mercado se constituye como el lugar de atracción poblacional, ya que, en él, es donde se llevan a cabo los principales movimientos económicos.

1.3.3 Ciudad Jardín (Ebenezer Howard)

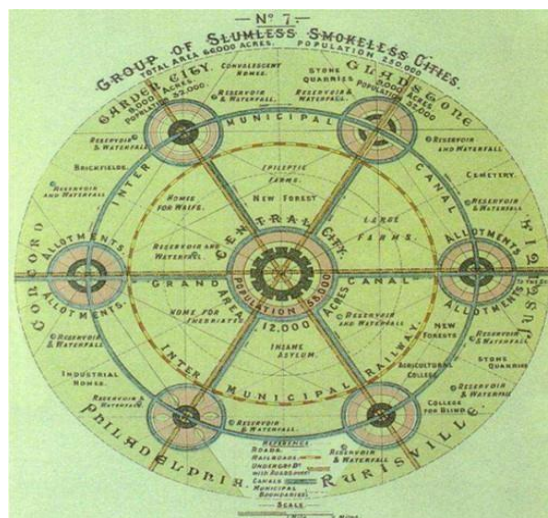
Es pertinente especificar que a diferencia de lo que se expuso anteriormente, el modelo de Ciudad Jardín postulado por Howard no pretende explicar la estructura urbana de la ciudad industrial de inicios del siglo XX, sino que más bien se alza como un modelo de carácter propositivo y reactivo ante la decadente realidad de la ciudad industrial expuesta en la introducción de este capítulo.

Su presencia dentro del apartado de los modelos de estructuración urbana radica en que involuntariamente constituye un antecedente fundamental en el reconocimiento de las nacientes dinámicas policéntricas de las urbes europeas y americanas que ya se encontraban inmersas en contextos metropolitanos, esto, varias décadas antes de los modelos de Hoyt y Harris y Ullman que dentro de sus postulados ya perfilaban o reconocían la multipolaridad como realidad territorial de las ciudades que estudiaron.

Los postulados de Ebenezer Howard se encontraban influenciados por múltiples corrientes ideológicas, entre las que destacaba la obra económica de Alfred Marshall (1884) (en donde se introducía el concepto de la descentralización productiva de las grandes aglomeraciones, es decir, el desarrollo de núcleos poblacionales de menor escala alejados de la metrópolis pero conectados a estas mediante ferrocarriles), publicó en el año 1898 su trabajo: *“Mañana: una vía pacífica hacia la reforma social”* en el cual introduce el modelo de la ciudad jardín (Roch, 2000).

Haciendo a un lado toda la carga ideológica, básicamente la ciudad jardín es una teorización de un modelo policéntrico, en donde la ciudad central será el núcleo principal ya consolidado de 32,000 habitantes y que contiene los edificios de orden público y centros de cultura insertos en una zona de jardines de dos hectáreas (Álvarez, 2015). Esta zona, como se muestra en la imagen 4, estaría rodeada por un núcleo arbóreo de 12,000 acres y posteriormente se encontraría el canal y las vías férreas, mismas que servirían para conectar con seis ciudades jardín compuestas por casas unifamiliares con jardín y terreno de 6 por 40 metros, conectadas a la ciudad central pero lo suficientemente independientes residencialmente para liberar de acumulación humana y urbana a la principal (Álvarez, 2015).

Imagen 4. Modelo Ciudad Jardín.



Fuente: Álvarez, 2015.

El modelo de la ciudad jardín inspiró a una generación de discípulos que reformularon los preceptos acuñados por Howard en diferentes contextos, entre estos, destacan el esquema americano formulado por Whitten y el inglés de Raymond Unwin, ambos en la década los 20's.

Whitten, contrario a los preceptos de la sociología urbana de la escuela de Chicago, apuntó al descentramiento de la ciudad central mediante núcleos satélites autónomos en donde las infraestructuras de transporte masivo tenían una gran relevancia (Sica, 1982). Por su parte, Unwin promovió la conveniencia del desarrollo satelital, racionalizando la ciudad central con la existencia de una zona industrial articulada por el ferrocarril, y enlazando los centros residenciales autosuficientes con el centro de los servicios comerciales y terciarios a través de los barrios periféricos de primera expansión (Sica, 1982).

Aunque los intentos de aplicar al pie de la letra el modelo de la ciudad jardín fueron un fracaso, la influencia de las ideas de Howard se extendieron por todo el siglo XX, específicamente dentro del contexto posterior a la segunda guerra mundial, en donde el concepto de la ciudad jardín inspiró el nuevo concepto urbanístico que tendría lugar en las periferias de las ciudades, el *suburb*. Bajo la lógica del estado de bienestar, se empezaron a desarrollar núcleos poblacionales periféricos orientados hacia la clase media, que intentaban introducir un estilo de vida campestre con todos los beneficios del ámbito rural y que con el tiempo empezaron a articular dinámicas asociadas al fenómeno policentral.

Además, realizando el análisis de los modelos propositivos podemos encontrar que además de resaltar la descentralización de actividades y funciones del centro tradicional como rasgo relevante dentro del proceso de formación de las urbes policéntricas también destacan la importancia de las infraestructuras de comunicación como un elemento fundamental para consolidar los núcleos residenciales, comerciales y de servicios.

1.3.4 Modelo de Círculos Concéntricos (Ernest Watson Burgess)

Ernest W. Burgess formula en el periodo de 1923 y 1927 el modelo de círculos concéntricos retomando algunos principios de la zonificación de las actividades agrarias expuestas en el siglo XIX (1826) por Von Thünen aplicándolos a principios de los años veinte en el análisis sectorial de la ciudad de Chicago. Es considerada una teoría clásica sobre la distribución espacial de las actividades y funciones urbanas en el interior de la ciudad, la cual, tiene el calificativo de ser el primer modelo generalizado de crecimiento en función de las relaciones de competencia socioeconómicas entre usos especializados de suelo (Ramírez, 2003).

El modelo de Círculos concéntricos es la expresión gráfica de un modelo ideal de crecimiento o expansión urbana en un contexto metropolitano representable por

“una serie de círculos concéntricos numerables, que designarían tanto las zonas sucesivas de expansión urbana como los tipos de áreas diferenciadas en el proceso de expansión” (Burgess, E. W., 1925: 71 citado por Hormigo, 2006).

La idea central es que el crecimiento de la ciudad se da en anillos concéntricos, alrededor de una zona central de negocios (CBD), Burgess clasifica las zonas de crecimiento de la ciudad según Ullán (2001) y Ramírez (2008) de la siguiente forma:

1. Distrito Central de Negocios (CBD) y las áreas industriales
2. Zona de Transición, ocupada por comunidades de inmigrantes pobres (guetto judío, Little Sicily, Chinatown), además de manufactura ligera
3. Zona de obreros cualificados y comerciantes que han abandonado la segunda zona por su deterioro, pero quieren seguir cerca de sus trabajos en el CBD
4. Zona residencial de clases medias
5. Suburbios de commuters, clases medias y altas propietarias de viviendas individuales que han optado por el modelo de vida ruralurbano, las viviendas en esta zona son usualmente más grandes y nuevas.

Imagen 5. Modelo de círculos concéntricos



Fuente: Elaboración propia con base en Ramírez (2008).

La teoría de Burgess explica la tendencia natural a que se produzca en los procesos de crecimiento urbano, una dilatación de cada área de la ciudad, que como consecuencia de su ensanchamiento invade el anillo exterior inmediato de

otra zona distinta de la misma ciudad, articulando así la estructura interna de la ciudad (Ramírez, 2003). Esta estructura intra-urbana, siguiendo la lógica de la Escuela de Chicago, es fruto de un proceso ecológico de crecimiento que responde a los conceptos de: expansión-sucesión (tendencia de cada zona interior a extender su zona mediante una invasión en la zona exterior inmediata), y de sus antagónicos concentración-descentralización (los grupos y usos que pueden competir, optarán por ocupar los lugares centrales, mientras que aquellos que no puedan hacerlo son segregados hacia las zonas más exteriores) (Burgess, E. W., 1925: 72-73 citado por Hormigo, 2006).

El contexto en el cual Burgess desarrolló su modelo es el de la ciudad de Chicago de comienzos del siglo XX, como la mayoría de las ciudades estadounidenses, Chicago presentaba un crecimiento en extremo acelerado, que junto con fenómenos como la recepción de migrantes provenientes principalmente de Europa propició un ambiente social y político tenso, caracterizado por el surgimiento de anomias tales como el racismo y conflictos sociales (Bettín, 1982).

En el modelo de Burgess el CBD se encontraría siempre asociado a un ámbito espacial de centralidad y de concentración de actividades terciarias, siendo en la práctica uno de los espacios más accesibles de la ciudad ya que en él convergen, además, los grandes flujos de circulación peatonal y los sistemas de transporte público. Es de resaltarse que hay disparidad entre la ciudad contemporánea y el modelo de Burgess, esto en relación con la pérdida de peso del CBD, respecto a la totalidad del conjunto urbano. Este hecho se explica sobre todo por la aparición de espacios de nueva centralidad, ubicadas en diferentes localizaciones intraurbanas, y por los nuevos procesos de urbanización extrarradio (Ramírez, 2003).

1.3.5 Teoría del Lugar Central (Walter Christaller y August Lösch)

El origen teórico referente a la localización de actividades terciarias en el espacio urbano tiene como principal referente a la obra realizada por el geógrafo alemán Walter Christaller. Su tesis doctoral "*Die Zentralen Orte in Süddeutschlan*" (Los lugares centrales en el sur de Alemania) (1933), continuada por Lösch (1940) se ha convertido en una teoría de carácter general y de gran importancia en los estudios referentes al campo investigativo de la distribución de los centros (Vinuesa, 1991 y Becerra, 2013).

La explicación teórica expuesta por el modelo de Christaller tiene como principal objetivo mostrar como los productos, servicios y especialmente las funciones terciarias comienzan a organizarse territorialmente dentro de un principio de jerarquía urbana, la cual, tiene la comercialización al por menor, como función económica preponderante. Así, la teoría asume que tanto los compradores como los vendedores sustentan sus decisiones bajo la lógica de maximizar sus utilidades (Vinuesa, 1991 y Quintana s.f.).

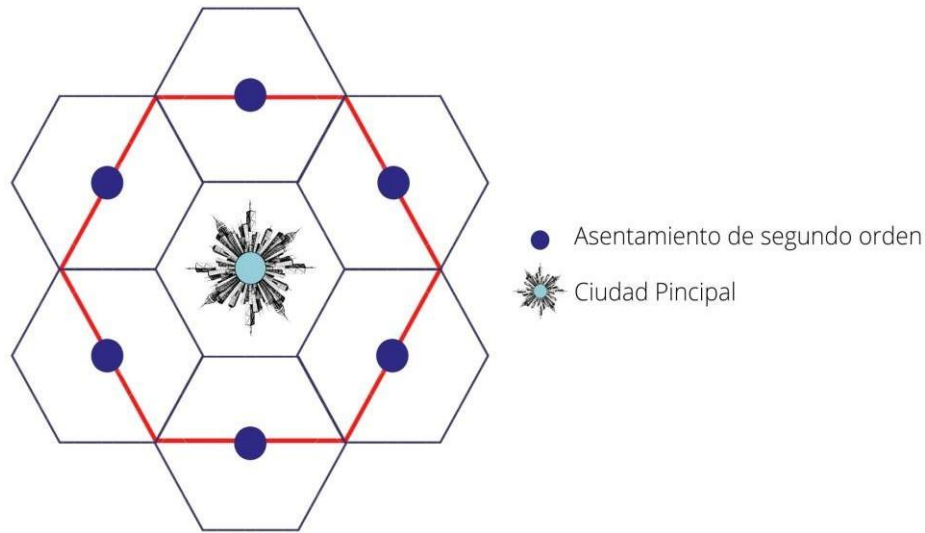
El trabajo realizado por Walter Christaller tiene los siguientes supuestos:

- Considera un espacio isotrópico, homogéneo en todas direcciones.
- Supone la existencia de un centro urbano en el cual hay bienes y servicios que se intercambian.
- No hay barreras físicas al movimiento y el desplazamiento puede ocurrir en todas direcciones
- El lugar central debe producir u ofertar bienes o servicios a una población espacialmente dispersa a través de la planicie isotrópica que la rodea.
- Hay una sola forma de transporte y los costos de transporte son proporcionales a la distancia.
- La población se distribuye de forma uniforme, no hay ventajas de concentración (Quintana, s.f. & Asuad, 2014).

Dentro del marco de estos supuestos, *“un lugar central es aquel núcleo de población que ofrece más bienes y servicios, siendo la cercanía a ellos por parte de los clientes el factor más importante que guía la distribución de los asentamientos urbanos* (Wilson, 2000, pp. 118-151 citado por Rojas, Muñiz & García, 2009). La función principal que tiene una ciudad es la de servir de lugar central, proporcionando bienes y servicios al espacio rural que lo rodea.

En este modelo, los centros urbanos elementales están dispuestos de tal modo que todo punto del territorio rural, comercialmente abastecido, no deberá estar a más de cuatro kilómetros de distancia del centro de consumo. Este principio de organización del espacio conduce a una estructura elemental de triángulos equiláteros que se agrupan en hexágonos regulares en donde las ciudades del nivel mínimo de especialización están distribuidas uniformemente y están rodeadas de áreas de influencia hexagonales. Cada seis ciudades hay una ciudad más grande y especializada, equidistante de las ciudades que tienen el mismo nivel de especialización que ella (Vinuesa, 1991 y Kneib, 2008).

Imagen 6. Modelo de distribución de lugares centrales



Fuente: Elaboración propia con base en Quintana (s.f.).

Dando continuidad al modelo acuñado por Christaller en 1933, Losch (1954) prosigue su análisis al dividir las zonas en hexágonos, buscando encontrar la ubicación del beneficio máximo comparando los costos de producción en ubicaciones alternativas (Hamilton, 1971 y Garner 1971 citados por Kneib, 2008).

La relevancia de la Teoría del lugar central radica en las fuertes contribuciones que hizo en la definición de patrones de distribución para ciudades de diferentes tamaños, al proporcionar una base para planificar el tamaño y el espaciamiento de los centros en nuevas áreas de desarrollo, en función de las áreas de influencia; además de explicar muchas características funcionales y de distribución de los centros de servicio (Hermansen, 1972; Sechi, 1974; Johnson, 1974; Clark, 1985 y Lopes, 2011 citados por Kneib, 2008).

Dentro de la Teoría del lugar central, la concepción de centralidad se atribuye por la concentración de bienes y servicios que proporciona está sobre y para su región circundante. Christaller la definió como la función propia de la ciudad y realizó el cálculo a partir de la proporción entre los bienes y servicios que proporciona la ciudad, tanto para sus propios residentes como para los visitantes, y los servicios necesarios para sus propios residentes. Por tanto, una actividad central es aquella que solo puede ser ofrecida en una localidad central y que a su vez otorga centralidad a la ciudad y la posiciona en una jerarquía determinada (Moreno, 2011).

1.3.6 Modelo de Sectores Radiantes (Homer Hoyt)

Homer Hoyt en 1939 publicó "*The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*", trabajo en el cual se dio a la tarea de analizar los cambios de los patrones residenciales de 142 ciudades estadounidenses para los años 1910, 1915 y 1936, encontró un patrón espacial repetitivo: las áreas de mayor valor de la vivienda solían ubicarse de manera opuesta a las de menor valor, ubicándose las áreas de valores medios entre ambas, lo que le permitió desarrollar un modelo de sectores en el que identificó áreas residenciales homogéneas que crecen desde el centro hacia la periferia en forma de cuña (Linares, 2012 y Verdugo 2007).

Una de las más grandes influencias en el trabajo realizado por Hoyt fue el modelo de círculos concéntricos realizado por Burgess (1933), por lo que su modelo no desestimaba el valor y la validez del modelo concéntrico de Burgess, sino que lo modifica para lograr consistencia entre lo observado y dicho modelo. De tal forma en 1939 Hoyt "relanza" el modelo concéntrico introduciendo sus famosas "cuñas o sectores" (Verdugo, 2007).

Según Hoyt el cambio urbano obedece a una teoría sectorial en donde la movilidad y el crecimiento, tienen como principal motor la supuesta atracción ejercida por las "élites" (clases sociales con mayor poder adquisitivo) (Hormigo, 2006). Hoyt sugiere que, desde el distrito central de negocios irradian diferentes sectores de viviendas más o menos deseables. Los grupos de altos ingresos ocupan las áreas más codiciadas y, los demás, van situándose gradualmente en torno a las zonas privilegiadas. Las áreas residenciales de clase alta se extienden a lo largo de vías de transporte que garantizan buena accesibilidad al centro; como así también en terrenos altos o a lo largo de frentes de agua (si esas áreas no estaban ya ocupadas por las industrias manufactureras) y alrededor de las residencias de los líderes comunales (Linares, 2012).

Imagen 7. Modelo sectorial



Fuente: Elaboración propia con base en Moreno (2011).

Como se muestra en la imagen 7, el modelo de Hoyt postula zonas dentro de la ciudad donde cada cual lleva una característica definida. La zona central corresponde al centro de la ciudad y al distrito comercial, el segundo sector, contiene industria ligera y una estructura comercial al por mayor, situado en el extremo opuesto a la zona residencial de alto nivel. La tercera zona corresponde a núcleos comerciales integrados por población de ingresos reducidos y se encuentra situada lejos de las zonas residenciales de lujo y próxima a las zonas fabriles (Vinuesa, 1991).

Al continuar con los preceptos elaborados por Burgess, el modelo de Hoyt es de naturaleza monocéntrica por lo que la centralidad urbana corresponde al centro de la ciudad y al CBD, mismo que concentra las actividades económicas, administrativas y financieras lo que lo convierte en un factor de atracción poblacional, sin embargo y en contraparte del modelo de Burgess, Hoyt resalta la importancia de las vías de comunicación como elemento importante en el crecimiento de la ciudad.

1.3.7 Modelo Polinuclear (Chauncy Harris y Edward Ullman)

En el año 1945 Harris y Ullman desarrollan su modelo polinuclear, el cual se vio inspirado y a su vez, es una respuesta hacia la visión ecologista de la escuela de Chicago esbozada por Mackenzie y Burgess (1933 y 1925) la cual, en su esfuerzo por desarrollar un modelo general de uso de suelo, cae en planteamientos simplistas, pese a esto reconoce que los patrones de crecimiento urbano y los cambios de usos del suelo siguen los principios generales ecológicos identificados por Burgess (1925), como son: la formación de áreas especializadas de usos del suelo; la tendencia de ciertas actividades a estar situadas próximas entre sí y otras a repelerse sistemáticamente y el sometimiento de todas las actividades al proceso de selección espacial que el precio del suelo impone (Hormigo, 2006 & Linares, 2012).

La hipótesis básica del modelo consiste en suponer que la expansión de la ciudad no se produce a partir de un único distrito central como tradicionalmente se planteaba y que, por el contrario, se desarrollan alrededor de diversos núcleos urbanos (Vinuesa, 1991 & Hormigo 2006).

Así, se presenta una estructura basada en diversos núcleos que actúan como nuevos centros de actividad en forma simultánea. Según esto, pueden surgir en la ciudad polos que operan como espacios gravitatorios, complementarios al centro tradicional, en la medida en que la ciudad crece. El número de núcleos y de funciones que se presenten variará según la ciudad (Vinuesa, 2001).

En consecuencia, llegando a distinguirse la siguiente tipología:

- Agrupaciones de poblaciones urbanizadas
- Zonas portuarias o instalaciones ferroviarias
- Áreas industriales
- Centros terciarios extrarradios o distritos comerciales
- Centros de esparcimiento (Vinuesa, 1991).

Imagen 8. Modelo Polinuclear



Fuente: Elaboración propia con base en Vinuesa, 1991.

La localización y crecimiento de estos núcleos múltiples está determinada por los siguientes factores de control:

- Actividades como la industrial, requieren instalaciones especializadas y se congregan dónde están disponibles
- Actividades similares se agrupan para beneficiarse de economías de asociación externas, lo que lleva a la aparición de distritos legales especializados o cuarteles financieros
- Algunas actividades se repelen entre sí debido a los efectos negativos de la externalidad, como se ve en la separación de las residencias de altos ingresos de la industria
- Algunas actividades que podrían beneficiarse de una ubicación central en o cerca del distrito central de negocios, pero que no pueden pagar los altos alquileres exigidos, deben ubicarse en otro lugar (Pacione, 2009).

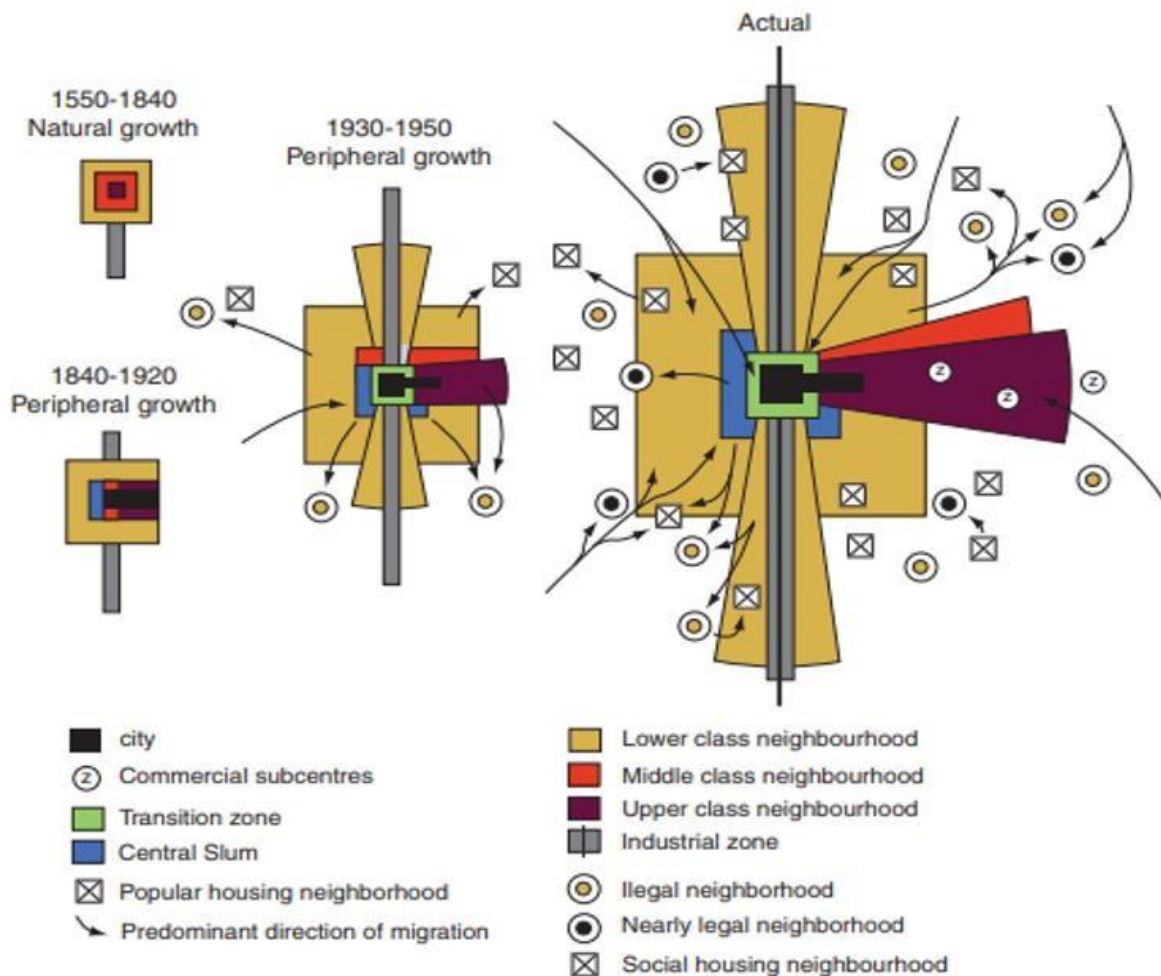
El valor del Modelo de Harris y Ullman radica en el reconocimiento explícito de la naturaleza policéntrica del crecimiento urbano, en el que la cualidad de centralidad no está sujeta a la existencia de solo un espacio central. Además, es digno de destacarse el argumento que postula que los usos de suelo no siempre pueden ser predichos ya que los aspectos industriales, culturales y socioeconómicos tendrán diferentes impactos en diferentes ciudades, es decir los patrones de uso de suelo dependerán del contexto local (Pacione, 2009).

1.3.8 Modelo de la Ciudad Latinoamericana (Alex Borsdorf)

Dentro de los modelos de estructura urbana también resaltan las aportaciones hechas por Alex Borsdorf (2003) que sumándose a los estudios del fenómeno policéntrico focaliza sus esfuerzos en caracterizar el proceso de transformación urbana de las ciudades latinoamericanas.

Su modelo es relevante porque a diferencia de los estudios previamente analizados en este capítulo, el contexto latinoamericano tiene rasgos relevantes que no pueden ser comparados con los contextos europeos y estadounidenses, en cuyos otros modelos fueron basados.

Imagen 9. Etapas del Modelo de la ciudad latinoamericana



Fuente: Buzai, 2014 con base en Borsdorf, 1982.

Ciudad Compacta (1573)

Esta era la ciudad del periodo colonial, su localización, fundación y planificación estaba reglamentada por las “Ordenanzas de Descubrimiento y Población” mismas que dictaban un principio de estructuración espacial circular conformada por barrios como característica principal (Borsdorf, 2003).

La centralidad de este periodo es definida por Carrión (2008) como: “Centralidad Fundacional”, su principal función fue disciplinar y colonizar, por lo que aglomeraba las principales edificaciones gubernamentales, religiosas y mercantiles, esta última actividad, pese a no considerarse como la de mayor preponderancia, sí tenía una importante presencia ya que como las ciudades tenían dimensiones relativamente pequeñas la centralidad fundacional era el emplazamiento idóneo en términos de accesibilidad y aglomeración de habitantes para realizar esta actividad.

Dentro de esa estructura, la plaza mayor fue el símbolo principal de este periodo, ya que desempeñaba un papel sobresaliente dentro de la lógica de la ciudad compacta, se erigía como el núcleo de la vida social, por lo que, a partir de esta, se diferenciaba la jerarquía social de la época, mediante una estructura de anillos circundantes comunicados por una red vial que dirigía hacia la plaza mayor (Borsdorf, 2003).

En el primer anillo circundante a la plaza habitaba la aristocracia formada por conquistadores, encomenderos, importantes hacendados y funcionarios de la corona; el segundo anillo correspondía a la clase media, constituida por comerciantes y artesanos; finalmente, en el último anillo periférico, residían los blancos pobres, mestizos e indios (Borsdorf, 2003).

Ciudad sectorial (1820-1950).

Dentro de este periodo, tuvieron lugar importantes cambios políticos y económicos ya que la mayoría de las otrora colonias españolas (principalmente), obtuvieron su independencia, por lo que el ámbito de estructuración y crecimiento urbano tuvo un importante retraso (Borsdorf, 2003).

En este periodo, se rompe la estructura circular de la ciudad compacta pasando a la diferenciación sectorial basada en el principio de estructuración espacial lineal en donde las carreteras principales y líneas férreas conectaban las ciudades con el resto del país (Borsdorf, 2003).

El espacio de centralidad pasa de ser administrativo a adoptar una función primordialmente comercial, en donde el crecimiento lineal de los barrios y villas modernas se articulaba gracias a: paseos, prados o alamedas, y el sector industrial (Borsdorf, 2003).

Siguiendo esta lógica, la centralidad se expande, siguiendo el patrón de la nueva infraestructura vial, anexando los usos de suelo preexistentes a la actividad comercial, complejizando las funciones que podemos encontrar en su emplazamiento (Terrazas, 2010).

Ciudad polarizada (1950-1990)

La configuración espacial de las ciudades de este periodo son resultado del fortalecimiento industrial característico del tercer cuarto del siglo XX y de la contracción en la injerencia del Estado causada por la aplicación de las políticas de ajuste económico promovidas por organismos como el Banco Mundial, dando comienzo a la etapa económica denominada neoliberal, fenómeno ocurrido en las últimas dos décadas del siglo (Buzai, 2016), teniendo los siguientes rasgos característicos:

- Este cambio de paradigma alejó el control estatal del desarrollo urbano otorgando plenos poderes a la lógica capitalista, la cual moldeó la ciudad de este periodo, teniendo las siguientes características:
- Crecimiento celular en la periferia, principalmente de barrios marginales (de formación ilegal o semiilegal).
- Desarrollo de conjuntos o distritos habitacionales orientados hacia la clase media
- Ocupación suburbana de grupos sociales de alto nivel económico en la dirección de las áreas comerciales, alejándose de la centralidad fundacional.
- Emergencia de centros comerciales que replicaron el modelo estadounidense de “shopping malls”, buscaban acercar la oferta de servicios y comercio a las clases altas (principalmente) de nuevo asentamiento suburbano, constituyéndose como nuevas centralidades por su capacidad de aglomeración poblacional (Borsdorf, 2003 & Buzai, 2016).

Ciudad Fragmentada (1990-)

Este nuevo periodo mantiene dos principios estructurales del anterior, pero de una forma notablemente diferente, siendo: el crecimiento celular y la tendencia sectorial/lineal.

En este nuevo contexto el ferrocarril y las autopistas centrifugas dejaron de marcar la tendencia lineal, siendo sustituidas por las nuevas autopistas intraurbanas construidas por capital privado, las cuales acentuaron las estructuras lineales de nuevo surgimiento y sirvieron como atenuantes para la formación de estructuras celulares que en la actualidad caracterizan al perímetro urbano (Borsdorf, 2003).

Son estas estructuras celulares que han provocado fragmentación, entendida como la separación de funciones y elementos socioespaciales en una dimensión

pequeña. Así, en esta nueva configuración socio espacial encontramos, elementos económicos y barrios habitacionales dispersos, mezclados en espacios pequeños y urbanizaciones de lujo localizadas en emplazamientos de estrato social bajo, combinaciones que en el periodo anterior eran impensadas. (Borsdorf, 2003).

Esta tendencia se caracteriza porque se hace posible mediante la construcción de muros y cercos, barreras que no solo separan a las islas de riqueza, sino que también se presentan en barrios de clase alta, media y baja, con diferencias propias de cada estrato pero que mantienen como común denominador la interrupción de la continuidad del espacio urbano (Borsdorf, 2003).

Conclusión del capítulo.

El análisis histórico de las ciudades según las etapas de la modernidad de Ascher (2004), nos permite concluir que las lógicas económicas, políticas, religiosas y sociales dominantes en cada etapa, determinan la estructura que tendrá la ciudad y que la centralidad jugó un papel determinante en el funcionamiento de esta, sin importar bajo cual se rigiera.

Por otro lado, dentro del repaso conceptual se definió que para efectos de esta investigación se entiende que el centro es el emplazamiento que tiene como principal característica la concentración de actividades, lo que genera atracción poblacional, esta atracción poblacional es el puente hacia el término de centralidad ya que está se define como la cualidad de atracción que tiene un lugar debido al cumulo de actividades, principalmente económicas y funciones urbanas.

El monocentrismo y policentrismo dentro de la discusión teórica hace referencia al proceso transicional en el ámbito urbano en donde se modificó la estructura clásica de las ciudades del siglo XIX pasando de tener un único centro que fungía como el principal espacio oferente de servicios, comercio y funciones urbanas al desdoblamiento de estas cualidades en múltiples polos (Fuentes, 2009).

Este fenómeno tuvo lugar en diferentes temporalidades a lo largo de todo el siglo XX, aunque en la ciudad latinoamericana se presentó fundamentalmente en la segunda mitad del siglo, impulsado por la consolidación industrial que propició el crecimiento acelerado de las ciudades, rebasando sus límites político-administrativos y finalmente, formando zonas metropolitanas.

Esta expansión metropolitana termina por debilitar el dominio y jerarquía del centro único ya que los costos de congestión y las deseconomías de transporte se disparan, haciendo que sea más rentable la inversión en las áreas periféricas donde el precio del suelo es menor (Fuentes, 2009).

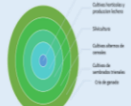






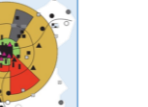
La inversión en los emplazamientos periféricos se facilitó con la entrada del modelo económico neoliberal que brindó la libertad para los inversores capitalistas que consolidaron no solo desarrollos de vivienda, sino que también el

agrupamiento de los sectores de comercio y servicios, consolidando nuevas centralidades (Fuentes, 2009).

Las nuevas centralidades son un fenómeno complejo en su definición ya que las mismas son el resultado de diferentes lógicas y procesos, pese a esto, se concluye que las mismas son emplazamientos en el espacio metropolitano que aglomeran comercio y servicios, los cuales reestructuran las ciudades ya que ejercen influencia en su entorno inmediato detonando efectos como la modificación en el manto de valores de un lugar o el cambio en el uso y precio del suelo, entre otras características.

También es importante destacar que, pese a que los modelos y teorías de estructuración urbana y ocupación de suelo permiten identificar los rasgos principales del proceso de transición mono nucleico al poli nucleico y la importancia que desempeñan los espacios de centralidad dentro de este proceso, estos no se deben interpretar como un proceso lineal ni como explicaciones totalizadoras de los casos en donde se identifique la multipolaridad, cada caso tiene particularidades según sus contextos específicos.

Tabla 2. Esquema comparativo de los modelos clásicos de estructuración territorial

1826	1885	1898	1925	1933	1939	1945	2002
							
Johann Von Thünen	Alfred Weber	Ebenezer Howard	Ernest Watson Burgess	Walter Christaller y August Lösch	Homer Hoyt	Chauncy Harris y Edward Ullman	Alex Borsdorf
Teoría de la Localización	Teoría del coste mínimo	Modelo de la Ciudad Jardín	Modelo de Círculos Concéntricos	Teoría del Lugar Central	Modelo de Sectores Radiantes	Modelo Polinuclear	Modelo de la Ciudad Latinoamericana
La centralidad jugaba un papel preponderante en el comercio y consumo además influía en el precio del suelo urbano	La centralidad jugaba un papel netamente económico donde el mercado se constituye como el principal lugar de atracción	Policentrico/Satelital. La centralidad funge como concentrador de las funciones públicas y culturales, además alberga la mayor densidad residencial	La centralidad es el centro político, económico y cultural. Intensidad y competencia lo que genera sucesión.	La centralidad se atribuye a la concentración de bienes y servicios que proporciona está sobre y para su región circundante. Jerarquía Urbana.	Importancia de las vías de comunicación en el crecimiento de la ciudad. CBD, actividades económicas, políticas y administrativas	Policentralidad. La cualidad de centralidad no está sujeta a la existencia de solo un espacio central.	La centralidad se reconfigura según los cambios políticos, económicos y sociales de cada etapa hasta el surgimiento de diversos emplazamientos con esta cualidad
Agrícola	Industrial	Prospectivo Intraurbano	Intraurbano	Económico Regional	Intraurbano	Intraurbano	Histórico-intraurbano

Fuente: Elaboración propia.

Los trabajos realizados por Von Thünen, Weber, Burgess, Christaller, August Lösch y Hoyt basan su planteamiento en una estructura urbana monocéntrica en donde el centro es el sitio con mejores condiciones de accesibilidad dentro del

entramado urbano por lo que se alza como el principal agente aglutinador, estructurador y atractor de población, debido a que el mismo contiene las principales actividades económicas, administrativas, políticas, culturales y sociales, es decir es el único emplazamiento con la cualidad de centralidad. Al constituirse dentro del esquema monocéntrico como el elemento más impórtate, el espacio de centralidad genera importantes efectos en su entorno circundante, entre los cuales destacan el valor y uso de suelo urbano, la articulación de los sistemas de transporte, equipamiento, perfil socioeconómico, etc.

Sumando a esto, el modelo de la ciudad jardín acuñado por Howard ayuda al esclarecimiento del fenómeno del surgimiento de los subcentros urbanos, en donde se concluye que las dinámicas policéntricas empiezan a identificarse en la literatura especializada a partir de la transición del siglo XIX al XX con el surgimiento de modelos policéntricos propositivos de carácter instrumental hasta la década de los 20's coincidiendo con el monocéntrico de Burgess. Esto nos ayuda a dilucidar la heterogeneidad temporal en la conformación de los subcentros urbanos y a reconocer que la transición de modelos no se puede comprender como un proceso lineal que tuvo lugar principalmente en el último cuarto del siglo XX, sino que más bien se trató de un proceso de por lo menos un siglo completo, en donde diferentes rasgos son identificables en los espacios que contaban con la cualidad de centralidad.

Por su parte el modelo de Harris y Ullman explica como las dinámicas metropolitanas han llevado a que el crecimiento urbano se de a partir de una multiplicidad de subcentros rompiendo con el esquema monocéntrico. Así, estos nuevos espacios de centralidad se encargan de acoger las actividades y funciones que solo tenían lugar en el centro urbano consolidado y ofrecerlas dentro de sus emplazamientos con distintos niveles de especialización y jerarquía, compitiendo o por el contrario sirviendo como complemento al centro urbano clásico/fundacional.

Cabe mencionar que si bien el modelo de Harris y Ullman reconoce la dinámica policéntrica el mismo difícilmente puede ser utilizado para explicar la compleja realidad de los subcentros contemporáneos, esto debido a que las observaciones expuestas en su trabajo corresponden a la ciudad fordista de mediados del siglo XX, en donde si bien ya hay un fenómeno metropolitano importante, los subcentros se encontraban predominantemente en emplazamientos suburbanos de reciente creación los cuales buscaban acaparar la demanda comercial y de servicios de los habitantes circundantes.

Los subcentros contemporáneos se desarrollaron en procesos posteriores como lo son la globalización y la revolución tecnológica fundamentada en las TICS que modifican la lógica de estos, complejizándolos y especializándolos de manera importante, ejemplo de esto son los subcentros que sirven como puntos estratégicos de logística a nivel planetario, mismos que suelen competir e incluso subordinar al centro urbano clásico/fundacional.

En cuanto al modelo de la ciudad latinoamericana elaborado por Borsdorf se concluye que pese a que el contexto social, económico, religioso y político de las ciudades de estas latitudes difiere notablemente con sus contrapartes estadounidense y europeas aún se pueden dilucidar rasgos en común, resaltando dentro de estos que el proceso de industrialización fue el factor principal en la aceleración del crecimiento urbano durante el siglo XX el cual tendría como resultado la ocupación suburbana informal y mediante promociones inmobiliarias de capital privado, que desencadenaría en la subsecuente formación de nuevas centralidades urbanas.

Los subcentros que se forman a partir de este proceso se caracterizan principalmente por su oferta comercial donde los centros comerciales juegan un rol importante, ya sea como satisfactores de necesidades básicas y de consumo hasta sustituir a los espacios públicos como articuladores de cohesión social; aunque a su vez también suelen contar con una importante densidad poblacional de distintos estratos sociales.

De manera general la exposición de los modelos de centralidad nos permite concluir que además de que esta juega un papel fundamental, por su papel estructurador y aglutinador dentro de la lógica urbana, también está sujeta a modificaciones dentro de su funcionamiento, porque con el cambio de las lógicas económicas, políticas, demográficas y sociales que han atravesado las ciudades a lo largo del siglo XX la centralidad se ha adecuado, pasando de albergar funciones de adoctrinamiento a ser el núcleo de la vida mercantil y social hasta finalmente derramar estas características en una multitud de lugares dentro del espacio urbano.

Capítulo 2: Evolución de la estructura urbana en Latinoamérica: Estudios de Caso, de la ciudad monocéntrica al policentrismo.

El presente capítulo tiene como objetivo realizar una aproximación a diferentes metodologías, variables e indicadores que potencialmente podrían ser de utilidad para abordar el aspecto cuantitativo del análisis de la hipotética centralidad ubicada entre la Colonia Nueva Oxtotitlán y Oxtotitlán. Esto se realizará mediante un análisis histórico de los diferentes casos que se presentaran en este capítulo.

El análisis histórico de las diferentes ciudades latinoamericanas permite identificar variables e indicadores para el presente estudio porque, como menciona Borsdorf (2003) la ciudad latinoamericana actual, si bien no en su totalidad, pero sí, en la mayoría de los casos, existen importantes similitudes morfológicas a pesar de las diferentes latitudes en su emplazamiento, esto encuentra su explicación en los procesos de conquista dominados principalmente por los españoles en el continente, los cuales propiciaron una estructura urbana monocéntrica donde el espacio de centralidad se erigió como un importante centro de concentración de poder político, económico, social y religioso a escala regional (Romero, 1976 citado por Borsdorf, 2003).

Posterior a la conquista y con el paso de los siglos, acentuándose con mayor intensidad a partir del siglo XX, acontecieron una serie de procesos económicos, políticos y tecnológicos entre los que destacan: la industrialización, la retracción de la intervención del Estado, la globalización, el neoliberalismo y la revolución tecnológica apoyada en las tecnologías de la información (TICS)(Borsdorf, 2003); los cuales fueron responsables de la modificación en la estructura que presentaban las ciudades Latinoamericanas dando lugar al surgimiento de múltiples centros con diferentes funciones, grados de especialización y jerarquías dentro de la realidad territorial.

El estudio de los casos en Quito, Bogotá, Ciudad de México y Lima nos permite:

- Analizar el proceso bajo el que se dio esta transición
- El papel que jugaron los actores económicos, políticos y sociales en los diferentes contextos
- Resaltar las diferentes consecuencias que trajo la transición
- Los rasgos preponderantes en cada caso
- Las metodologías que usaron los investigadores para el análisis de los casos de estudio enfocándose en los procesos de identificación de nuevas centralidades/subcentros urbanos
- Comparar los diferentes casos de estudio para identificar rasgos en común y diferencias a resaltar y ver como estas son de utilidad para

entender el fenómeno que ocurre en Oxtotitlán y en la Colonia Nueva Oxtotitlán.

2.1 Quito, Ecuador. “Capitalidad y centralidades”

El proceso de estructuración territorial en Ecuador fue originalmente moldeado a partir de las disposiciones políticas y territoriales dispuestas en la colonización española, la cual había organizado una red de ciudades que articulaban el espacio nacional (Vallejo, 2008). Esta organización se vio alterada a partir de finales del siglo XIX e inicios del siglo XX con la introducción de modificaciones en la infraestructura de transporte y comunicaciones, las cuales buscaban integrar al país tanto al comercio interno como el internacional, el resultado de estos acontecimientos fue la modificación estructural del espacio ecuatoriano por el surgimiento de subcentros urbanos (Vallejo, 2008).

Antes de la conquista española, el emplazamiento correspondiente al actual Distrito Metropolitano de Quito contaba con asentamientos dispersos de diversos señoríos étnicos, que, pese a que no estaban unificados, si compartían identidad cultural, lo que les permitía desarrollar una intensa actividad económica de intercambio interregional en el espacio del actual centro histórico (Vallejo, 2008).

Estas características de la ciudad originaria fueron modificadas por la colonización española, acontecimiento que paso a constituir y caracterizar a Quito como una ciudad administrativa tanto en lo político como en lo religioso, esto lo logró a partir de la instauración de cuatro instancias fundamentales en la época colonial:

- El cabildo
- La gobernación
- El obispado
- La Audiencia de Quito (Vallejo, 2008).

El periodo colonial de la ciudad de Quito se extendió hasta principios del siglo XX, se caracterizó por un lento desarrollo tecnológico y económico además de presentar una estructura urbana de anillos concéntricos, en la que el núcleo central administrativo (La Plaza Grande) concentro las funciones de centralidad que se desarrollaban hacia la periferia inmediata altamente jerarquizada, en la que, en un primer anillo, habitaban los españoles, en un segundo anillo, los criollos y finalmente, en la periferia alejada del centro las clases populares (Vallejo, 2008).

En el año 1908 se introduce el ferrocarril en la ciudad de Quito, lo que representa un momento de transformación de la ciudad, ya que permitió la exportación de productos manufacturados localmente y facilito el ingreso de insumos y mercancías necesarios para las actividades productivas y el consumo, esto desencadeno un proceso de expansión urbana que se constituye y desarrolla basándose en el dinamismo económico (Vallejo, 2008).

La conectividad provocada por la instauración de vías ferroviarias permitió que, en el primer tercio del siglo XX, Quito se convirtiera en el polo de desarrollo industrial más importante del país, lo que impactó de forma significativa en el crecimiento y transformación urbana de la ciudad (Vallejo, 2008). Así, esta creció longitudinalmente hacia el norte y sur, superando los límites existentes de la ciudad teniendo como efecto la movilización de las clases altas del centro hacia el norte de la ciudad y las clases populares al sur (Vallejo, 2008).

Aunado a esto, ante el aumento en la densidad poblacional de la ciudad se instauraron los siguientes equipamientos y sitios de ocio:

- Bibliotecas
- Hospitales
- Escuelas
- Teatros
- Hoteles
- Universidades (Vallejo, 2008).

Estas transformaciones hicieron notoria la diferenciación entre la ciudad histórica y la ciudad en expansión de este periodo, en donde la creciente heterogeneidad y la diversificación de funciones relacionadas a la densificación y consolidación de nuevos usos en el actual centro histórico, conformaron las características de la primera centralidad urbana (Vallejo, 2008).

Para la década de los cincuenta Quito se había convertido en una ciudad de más de doscientos mil habitantes con un desarrollo económico dinámico afianzado por una base industrial consolidada y una creciente pujanza en el sector terciario sustentada en la creación de una red vial, obras de infraestructura y transporte aéreo (Vallejo, 2008).

En la década de los setenta, con la entrada del modelo de sustitución de importaciones y la expedición de la Ley de la Reforma Agraria y colonización, consolidaron la diversificación económica de la ciudad, con la generación de una dinámica de reproducción autónoma y la ampliación de actividades de servicios (Vallejo, 2008).

Este contexto provocó que la ciudad atravesara por un proceso especulativo de mayor crecimiento longitudinal hacia el norte y de desconcentración de actividades comerciales, administrativas y de servicios en el centro histórico hacia el barrio de Mariscal Sure, que da paso al surgimiento de una nueva centralidad en esta zona y a la entrada en crisis del centro por el vaciamiento de funciones (Vallejo, 2018).

En este periodo de bicentralidad el centro histórico se convierte en un centro comercial y popular y de simbología del tradicional poder religioso y político, por su parte, la centralidad Mariscal Sure, ubicada al norte de la ciudad, presenta nuevas formas de representación e identidad a partir del asentamiento de actividades

bancarias, comerciales donde los super mercados y centros comerciales empiezan a desempeñar un papel preponderante (Vallejo, 2008).

Para las décadas de los ochenta y noventa, Quito presenta un nuevo proceso de expansión del suelo a través de dos acciones: la especulación presente en el norte, sur y barrios circundantes; y la ocupación espontánea e informal de las periferias occidentales de la ciudad (Vallejo, 2008). La expansión periférica al occidente propició que el gobierno municipal articulara estos territorios mediante redes viales que tenían como propósito crear nuevas zonas de desarrollo urbano que desconcentrarían la ciudad.

Dentro de este contexto de transición, es cuando la urbe de Quito empieza a presentar características de policentralidad como respuesta a los requerimientos del sector terciario dominante, especialmente de las lógicas mercantiles que especializan su oferta a través de la ubicación de centros comerciales y de la ampliación y desconcentración de los servicios personales y financieros, principalmente en la zona centro norte, donde empieza a formarse la tercera centralidad de mayor relevancia dentro de Quito, en las inmediaciones del parque La Carolina, misma que junto con la ya consolidada Mariscal complementan las funciones de centralidad tradicional y comercial del centro histórico (Vallejo, 2008).

Para finales del siglo XX, la mancha urbana sobrepasa los límites político-administrativos tradicionales articulando las cuencas agrarias de la región Sierra centro-norte lo que convirtió a Quito en un centro de ciudades intermedias y poblaciones menores, mismas que componen el naciente Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) (Vallejo, 2008).

El análisis de Quito, como se muestra en la imagen 10, nos permite ver que se constituye en una urbe de carácter metropolitano y de estructura policéntrica conformada por un sistema de centralidades complementarias de diferente jerarquía, en donde el centro histórico, el barrio de la Mariscal y el parque La Carolina (la macrocentralidad), presentan la mayor especialización y consolidación (Vallejo, 2008).

Imagen 10. Sistema Policéntrico de la ciudad de Quito.



Fuente: Vallejo, 2008.

Las centralidades en el sistema urbano metropolitano en Quito presentan las siguientes características:

El centro histórico, actualmente regenerado para el turismo, se constituye en la centralidad histórica de la ciudad y se distingue por la presencia de actividades relacionadas a la capitalidad tradicional –centro de gobierno nacional, local y religioso y por contar con espacios patrimoniales, de cultura, educación y comercio popular.

El sector Mariscal ampliado, en el que se encuentra la mayor cantidad de actividades características de la centralidad tradicional y de complemento de las funciones de capitalidad, especialmente sedes gubernamentales, organismos internacionales, embajadas, equipamientos de ciudad, servicios especializados, y restaurantes y sitios de recreación nocturna.

Los alrededores del parque La Carolina, que presenta características de Central Business District (CBD) especializado en actividades económicas, financieras y por la concentración de centros comerciales –siete de los once existentes en el

DMQ (2008) – con proyección a ampliarse hacia el norte de la ciudad a través de los ejes longitudinales y con amplia perspectiva de desarrollo en la colindante zona del actual aeropuerto (Vallejo, 2008).

El repaso histórico del crecimiento urbano de la ciudad de Quito se puede entender desde diferentes modelos teóricos según el contexto bajo el cual se analice. De esta manera, retomando las características urbanas que tenía la ciudad en el momento posterior a su colonización podemos encontrar importantes similitudes con la primera etapa de la ciudad latinoamericana de Bordsdorf, ya que, tal como lo dicta el modelo, se instauró un único espacio de centralidad, el cual configuraba una estructura social jerarquizada mediante anillos concéntricos circundantes a la Plaza Grande.

Para el periodo comprendido por las primeras décadas del siglo XX, dentro de un contexto de temprana industrialización, los rasgos que adquirió la ciudad son cercanos a los modelos sectoriales de Hoyt y Borsdorf, en su estudio de la ciudad latinoamericana, ya que ambos coinciden en el principio de diferenciación sectorial orientada al crecimiento bajo estructuras lineales.

En cuanto a las similitudes con el modelo sectorial encontramos que la industrialización en Quito desencadenó la movilización de las clases altas al norte y las populares al sur, fenómeno que Hoyt identificó como patrón repetitivo en los estudios que dieron paso a la formulación de su modelo en donde descubrió la tendencia que tenían las áreas de mayor valor de vivienda de localizarse de manera opuesta a las de menor valor.

Por parte del modelo de Borsdorf, podemos encontrar que al igual que en el caso de estudio la introducción del ferrocarril propició el crecimiento sectorial modificando el primer ámbito de centralidad que dejó de ser netamente administrativo y religioso para pasar a tener pluralidad de funciones y actividades.

Finalmente, en el periodo correspondiente a la década de los noventa, la ciudad de Quito desarrolló un crecimiento que se puede entender desde el Modelo de Harris & Ullman, el cual postula que la ciudad ya no crece a partir de un único núcleo central, sino que lo hace en múltiples polos urbanos complementarios. Esto coincide con lo expuesto en Quito ya que pese a que las centralidades de Mariscal y el parque La Carolina están consolidadas y tienen diferentes especializaciones no compiten con el centro, sino que se complementan.

A su vez el modelo de Harris & Ullman mencionan como ciertas actividades atraen la instauración de otras en la misma zona, con el objetivo de aprovechar las economías de aglomeración, esto se ve en el caso de Quito, su centralidad tradicional, que ha modificado su rol a un polo de atracción turística (principalmente) ahora también tiene una importante actividad comercial que aprovecha el importante flujo de visitantes. En el caso de la centralidad “La Mariscal”, esta recibe la mayoría de las funciones y actividades políticas,

administrativas y publicas por lo que servicios especializados y restaurantes convergen con estas actividades para captar el alto flujo de trabajadores gubernamentales y funcionarios públicos.

2.2 Ciudad de México, México. “De la Centralidad a la red de corredores urbanos”

La concepción urbana de la actual ciudad de México se remonta a la antigua ciudad de Tenochtitlan, la cual, al momento en que arribaron los conquistadores (1519), contaba con una población aproximada de 60,000 habitantes que ocupaban una extensión territorial de 1,500 ha (Cobos & Hidalgo, 2004). El espacio de centralidad tenía un carácter político-religioso y se constituía por el centro ceremonial de forma rectangular y el templo mayor, alrededor de estos se encontraban las casas de la nobleza y posteriormente, divididos por cuatro grandes calzadas, los barrios (calpullis) en donde habitaba la mayoría de la población (Lombardo, 2000 citado por Cobos & Hidalgo, 2004).

La caída y posterior destrucción de Tenochtitlan (1521) significó una completa reconfiguración en la lógica urbana existente, la cual se alineo al modelo impuesto por los conquistadores, que buscaban introducir una nueva dinámica social, cultural, religiosa, económica y política.

De esta forma, la ciudad española superpuso la Plaza Mayor al Templo Mayor, instaurando así el cambio en el ámbito del poder civil y religioso, paulatinamente alrededor de la Plaza fueron surgiendo otras actividades propias de la sociedad colonizadora, como lo son: la vivienda de clases altas, el cabildo, la cárcel e iglesias/conventos, estas conformaron las nuevas actividades y funciones en el espacio de centralidad (Cobos & Hidalgo, 2004).

Cabe destacar que estos acontecimientos, así como la futura desecación de los cuerpos de agua, la edificación de construcciones derivada de la lenta expansión en la época colonial y los cambios en el entramado urbano no modificaron la estructura urbana monocéntrica heredada desde el periodo prehispánico, sino que la consolidaron modificando sus funciones (Cobos & Hidalgo, 2004).

Para el siglo XIX, la Ciudad de México presentaba un lento crecimiento poblacional, teniendo un aumento de 160,000 a 200,000 habitantes para la primera mitad del siglo (Morales 1978 citado por Cobos & Hidalgo, 2004). Es a partir de la segunda mitad del siglo y hasta 1910 en donde se revitaliza el ritmo de construcción urbana, lo cual dio como resultado la construcción de 26 nuevas colonias al norte y sur de la ciudad, provocando que la ciudad pasara de 8.5 km a 40.5 km de superficie y una población de 471,000 habitantes (Cobos & Hidalgo, 200).

Esta aceleración urbana y demográfica no fue espontánea, respondió a los siguientes factores:

- El crecimiento del comercio en el marco del patrón de acumulación agroexportador e importador de manufacturas
- Consolidación de la administración pública en la república independiente a pesar de los conflictos políticos y militares
- Modernización tecnológica
- La transformación de los medios de transporte urbanos derivados de la introducción de la red de ferroviaria nacional cuyo núcleo centralizador fue la Ciudad de México (Cobos & Hidalgo, 2004).

Si bien la introducción de nuevos medios de transporte facilitó la movilidad de las personas permitiendo que estas se asentaran cada vez más lejos de la centralidad fundacional, la lógica estructural de centralidad única no se rompió en este periodo, sino se modificó, expandiéndose y sufriendo cambios internos derivados de la nueva mezcla de funciones administrativas (propias de la nación independiente), comerciales, artesanales y religiosas tradicionales (Cobos & Hidalgo, 2004).

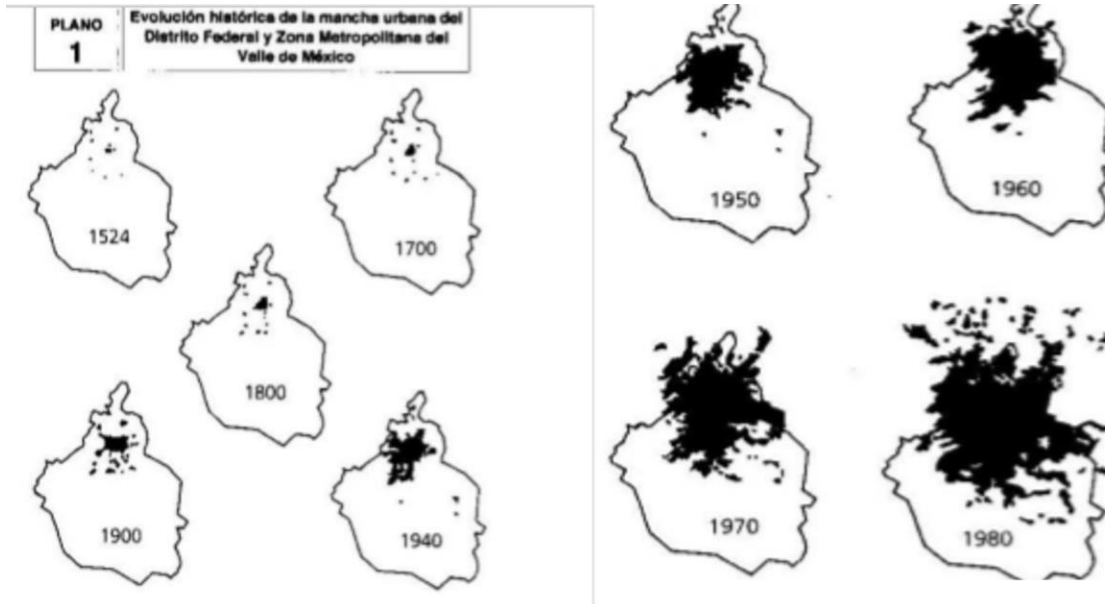
Después de la Revolución Mexicana (1910-1917), el Estado adopta un papel intervencionista bajo el cual a partir de 1940 promovió la entrada al patrón de acumulación de capital basado en la industria, incentivando la implantación del modelo de sustitución de importaciones (Cobos & Hidalgo, 2018). Bajo este modelo la Ciudad de México asumió el rol de polo concentrador industrial a nivel nacional, absorbiendo un 30% de este rubro (Garza, 1983 citado por Cobos & Hidalgo, 2004).

Con el advenimiento industrial prolifero la vivienda orientada hacia el sector obrero, propiciando la expansión física de la mancha urbana y el aumento de la actividad comercial en la zona norte de la ciudad, esto repercutió en el centro, ya que el comercio entró en competencia con la vivienda de las clases medias y altas de la población, que comenzaron a migrar hacia el sur del núcleo central en un proceso disperso que fue absorbiendo los antiguos poblados periféricos (Cobos & Hidalgo, 2004).

Este proceso de expansión acelerada continuó en las tres décadas posteriores en donde la realización de grandes proyectos urbanos, la instauración de equipamientos, el desarrollo de infraestructura vial y la intervención de capital inmobiliario privado ocasionó que se sobrepasaran los límites político-administrativos de la Ciudad de México abarcando a municipios como Naucalpan, Tlalnepantla, Ecatepec y Chimalhuacán correspondiente al Estado de México, iniciando la conformación de la Zona Metropolitana del Valle de México que para el año 1980, albergaba aproximadamente a 15 millones de habitantes

(Fideicomiso, 2000 y Pradilla 1997 citados por Cobos & Hidalgo, 2004). En la siguiente imagen se muestra el desarrollo de la ZMVM.

Imagen 11. Crecimiento de la mancha urbana de la Ciudad de México, Periodo 1524-1980.



Fuente: Cobos & Hidalgo, 2004.

Ante este contexto de crecimiento urbano y demográfico dio inicio el proceso de transición de la ciudad monocéntrica a la policéntrica jerarquizada ya que el funcionamiento de la ciudad se vio rebasado para la existencia de un solo centro comercial, administrativo y de servicios debido a que la población experimentaba grandes dificultades para movilizarse hacia él por el incremento en la distancia de recorridos y en el tráfico relacionado al incremento en el aforo de vehículos particulares en la Ciudad de México, esta situación desencadenó la formación de subcentros que facilitarían a la población la satisfacción de sus necesidades.

Estos subcentros se localizaron en casi todos *“los antiguos pueblos integrados y tenían un carácter comercial y de servicios, a su vez también aparecieron los primeros Centros Comerciales los cuales se ubicaron sobre los principales ejes de flujo de vehículos y de personas, que significaron la articulación de nodos terciarios que beneficiaban a la población residente en asentamientos aledaños”* (Cobos & Hidalgo, 2004, p. 76).

Esta nueva lógica estructural fue asumida por el ámbito gubernamental en la realización del Programa de Reordenación Urbana y Protección Ecológica del Distrito Federal (1984), el cual reconocía el carácter policéntrico de la Ciudad postulando que el Centro Histórico ampliado era la centralidad principal y proponía ocho subcentros urbanos de alta densidad inmobiliaria que se articularían

mediante corredores urbanos de vivienda, comercio y servicios (DDF, 1984 citado por Cobos & Hidalgo, 2004).

A partir de la década de los ochenta una serie de procesos socioeconómicos modificaron los procesos de reconfiguración territorial que venía sufriendo la metrópoli hasta este punto, entre estos destacan dos factores esenciales:

- A) El agotamiento de la economía mexicana de la posguerra evidenciado por la crisis del 82 y posteriores recesiones económicas
- B) Entrada del modelo económico neoliberal

Estos factores devinieron en el abandono de la política de fomento industrial en favor de la entrada de la especialización terciaria, lo que provocó que la Ciudad de México y la ZMVM perdiera dinamismo económico, aumentara la tasa de desempleo e informalidad y se revirtiera la tendencia receptora de migración (Fideicomiso, 2000 y Pradilla, 2002 citados por Cobos & Hidalgo, 2004).

Al interior de la Ciudad, en el polígono correspondiente a la centralidad original ampliada, el Centro Histórico atravesó por un significativo proceso de cambio de uso de suelo reflejado en los inmuebles de carácter patrimonial que se vieron invadidos por bodegas y locales comerciales, por otra parte, el proceso de expulsión poblacional de las cuatro delegaciones centrales se amplió a cuatro más del primer contorno de la antigua zona central, esto aunado al sismo de 1985 que sacudió a la ciudad, aceleró aún más el proceso de pérdida de vivienda y población residente (Cobos & Hidalgo, 2004).

Con la llegada de la década de los noventa, la euforia del capital inmobiliario, la promulgación del Tratado de Libre Comercio (TLC), la entrada de capital transnacional y la dispersión de las sucursales bancarias en las nuevas áreas de actividad terciaria incentivaron la formación masiva de corredores urbanos (Alfaro y Ochoa citados por Cobos & Hidalgo, 2018), proceso que aconteció en las siguientes tres formas:

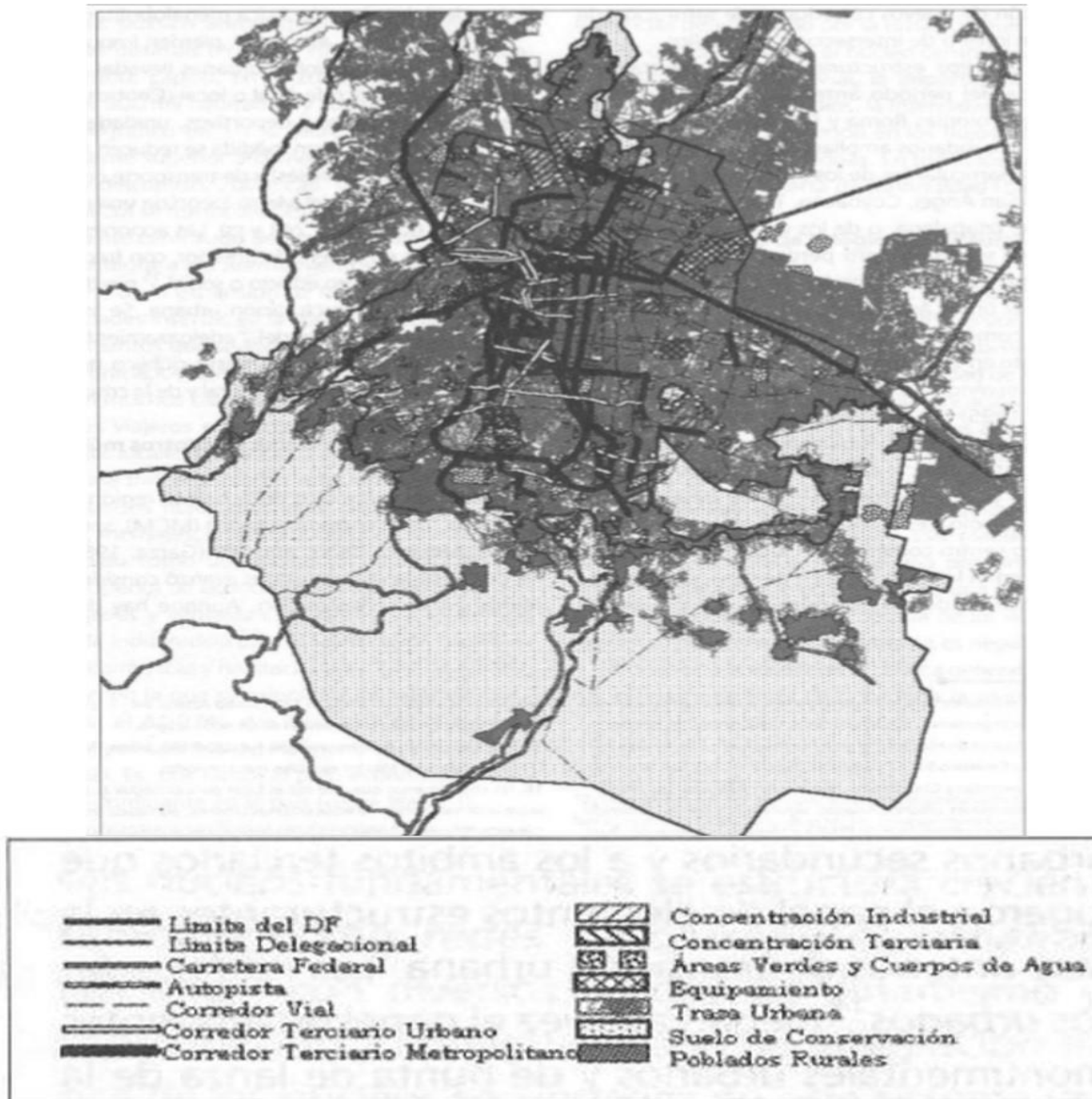
- 1) La saturación y densificación discontinua de los corredores que se formaron en la década de los ochenta.
- 2) La prolongación hacia la periferia de los corredores existentes
- 3) El surgimiento de corredores nuevos (Cobos & Hidalgo, 2004).

El resultado de este proceso fue que la metrópoli como se ve en la imagen 12 pasó a estructurarse como una enorme y creciente red de 116 corredores urbanos terciarios: 26 de escala metropolitana, 25 de escala urbana y el resto de escala local o barrial (MUP, 2002 citado por Cobos & Hidalgo, 2004).

De este entramado de corredores el grado de consolidación, saturación, densidad de actividades comerciales e intensidad de los flujos humanos y materiales es variable, lo que si tienen en común es que su naturaleza especulativa carente de

prospección ha provocado la fragmentación del tejido urbano, dificultando o impidiendo el libre tránsito peatonal para las zonas habitacionales que se encuentran atrapadas en esta red. (Cobos & Hidalgo, 2004).

Imagen 12. Corredores Urbanos en la urbe de la Ciudad de México.



Fuente: Cobos & Hidalgo, 2004.

Esta nueva lógica de estructuración absorbe, desplaza y reordena a la centralidad original, a los centros urbanos secundarios y a los ámbitos terciarios que jugaron el papel de elementos estructurantes en la fase anterior de transición urbana. Los ámbitos estructurantes de la centralidad ampliada del periodo anterior (Centro Histórico, Polanco, Colonias Roma y Del Valle), así como los centros secundarios ampliados en la fase de transición anterior, en particular los de los antiguos

pueblos integrados (San Ángel, Coyoacán, Tlalpan, Xochimilco, Mixcoac, Iztapalapa o de los municipios conurbados, etc.) subsisten, pero perdieron importancia o se reorganizaron en función de los corredores terciarios (Cobos & Hidalgo, 2004).

El único ámbito estructurante que se consolidó en esta etapa fue Santa Fe, propuesto en 1987 y desarrollado desde 1989 como gran intervención que tenía como fin instaurar una nueva centralidad con características de CBD (Cobos & Hidalgo, 2004).

En el caso de la urbe mexicana al igual que en el estudio de Quito podemos identificar diferentes rasgos preponderantes asociados a diferentes teorías, entre los que destacan:

La concepción urbana posterior a la conquista española se encuadra con la primera fase del modelo de ciudad latinoamericana de Borsdorf, la Plaza mayor en la ciudad de México se alzaba como el principal espacio de centralidad en donde se concentraban los poderes económicos, religiosos y políticos, a partir de esta, se reflejaba una diferenciación socioespacial en donde una estructura de círculos concéntricos segregaba a las clases sociales de la época.

En la década de los cuarenta motivado por el auge industrial se empezó a reconfigurar de manera considerable el ámbito urbano lo que se reflejó en el centro de la ciudad, ya que, al ser la zona más privilegiada, inicio una competencia por este emplazamiento, lo que provocó la movilización de las clases sociales medias y altas, principalmente al sur, este fenómeno de clara concentración-descentralización es postulado por Burgess en su modelo de círculos concéntricos, el cual menciona que existe una permanente competencia por los espacios más privilegiados de la ciudad.

Finalmente, el contexto de la década de los ochenta responde a lo postulado por Harris y Ullman en donde mencionan que el crecimiento de las grandes ciudades no se entiende alrededor de un único centro sino de una multiplicidad de diferentes tipos.

El modelo formulado por Harris y Ullman menciona que la cantidad de núcleos con propiedad de centralidad depende del contexto propio de la ciudad, por lo que una ciudad de dimensiones considerables contendrá varios núcleos, esto se identifica en la ciudad de México en donde se mencionan los siguientes: San Ángel, Coyoacán, Tlalpan, Xochimilco, Mixcoac, Iztapalapa y Santa Fe (sin contar los polos de otros municipios conurbados), cada uno de estos, con diferentes grados de consolidación, funciones y niveles de especialización.

Otro factor importante en el que concuerdan Harris y Ullman y el caso de la Ciudad de México es el hecho de que ciertas actividades se benefician por su cercanía con otras, esto es identificable en la última centralidad consolidada en la

época de los noventa, Santa Fe, en donde la instauración de grandes firmas financieras se vio acompañada de servicios bancarios, cadenas de comida rápida y actividades afines.

Finalmente podemos relacionar el caso de la Ciudad de México con la cuarta etapa de la ciudad latinoamericana acuñada por Borsdorf, la ciudad fragmentada. En este periodo la ciudad empieza a desarrollar infraestructura vial a gran escala lo que en el caso de la Ciudad de México hizo que la comunicación se diera a través de múltiples corredores urbanos de distinta jerarquía, los cuales, dentro del contexto del caso de estudio, han traído como efecto secundario discontinuidad del tejido urbano generando crecimiento celular.

2.3 Lima, Perú. “La dimensión urbana de las centralidades de Lima Norte: cambios y permanencias en la estructura metropolitana”

Cuando los españoles arribaron al Valle de Lima en 1535 con el objetivo de constituir la capital Virreinal, el área ya estaba ocupada por un aproximado de 40,000 habitantes dispersos en el territorio en puntos estratégicos, la excepción a este patrón de ocupación eran dos conglomerados, Cajamarquilla y Pachamac, los cuales no podían ser denominados como ciudades, más bien constituían un cumulo de relaciones humanas y espaciales que no llegaban a ser un todo unitario físico-espacial (Ludueña, 2002).

El espacio de centralidad nativo era el palacio de Taulichusco, el cual cumplía con las funciones políticas, religiosas y de control productivo que podemos identificar en otras ciudades latinoamericanas (Ludueña, 2002). Sobre este lugar fue donde se erigió la nueva ciudad, superponiéndose sobre la trama ya existente e instaurando los elementos característicos del periodo colonial, la catedral católica, edificios administrativos y la plaza central ortogonal, que tuvo que ubicarse de manera excéntrica (Ludueña, 2002).

Es importante resaltar el hecho de que a diferencia de las practicas típicas de reconfiguración territorial españolas en la naciente capital de Lima se optó por levantar una muralla con el objetivo de proteger la ciudad de el acoso de piratas. Como es característico del periodo colonial el crecimiento urbano fue lento, casi inalterable, hasta que finalmente se logró la independencia de España y se procedió a demoler la muralla a finales del siglo XIX (Ludueña, 2002).

Con la demolición de las murallas, se consolidó el primer ciclo de expansión económica del Perú republicano apoyado en la explotación minera y agroindustrial, mismo que se extendió hasta la década de los treinta del siglo XX en Lima (Ludueña, 2002). Este se caracterizó por los siguientes aspectos:

- Ocupación suburbana de las clases sociales privilegiadas
- Aparición de subcentros de carácter turístico (Miraflores, Barranco, La Punta, Chorrillos).

- Creación de una red vial fluida que articulaba el centro con la periferia
- Articulación de transporte ferroviario (Ludueña, 2002).

La centralidad fundacional de Lima tuvo un proceso de reconfiguración funcional derivado de este dinamismo económico, pasando de conglomerar el poder religioso, militar, político y social; característico del periodo colonial a tener un giro predominantemente financiero y comercial (Ludueña, 2002).

Posteriormente, en el periodo correspondiente a 1940-1980, Lima experimentó un acelerado proceso de crecimiento demográfico y urbano ocasionado por la introducción de la política de industrialización del país, la cual propició un aumento en las migraciones internas (campo-ciudad) por la falta de oportunidades de subsistencia que la población de origen rural encontraba en un campo sobrepoblado y poco atendido (Vega, 2017).

El resultado de este fenómeno se materializó en una alta densidad población de la zona central de Lima y en la agresiva extensión de la mancha urbana hacia el norte, sur y este, absorbiendo los poblados periféricos que hasta ese momento se encontraban segregados en un patrón de ocupación predominantemente discontinuo y donde se colocaron fabricas que aprovechaban estos vacíos urbanos de bajo costo (Vega, 2017).

Dentro de este periodo, el Centro Histórico de Lima dejó de ser el único gran centro de la ciudad, Miraflores se erigió como un nuevo espacio de concentración importante para finales de los ochenta, aunque cabe resaltar que su emplazamiento dentro del gran área central de la ciudad hizo que algunos la consideraran como una centralidad extendida anexa al centro histórico más que como un espacio independiente (Vega, 2017).

A finales de la década de los ochenta, Perú entro en una importante recesión económica que supuso el fin de la política de industrialización sustitutiva de importaciones, lo que significó el cierre de grandes industrias que dejaron importantes lotes en desuso (Vega, 2017).

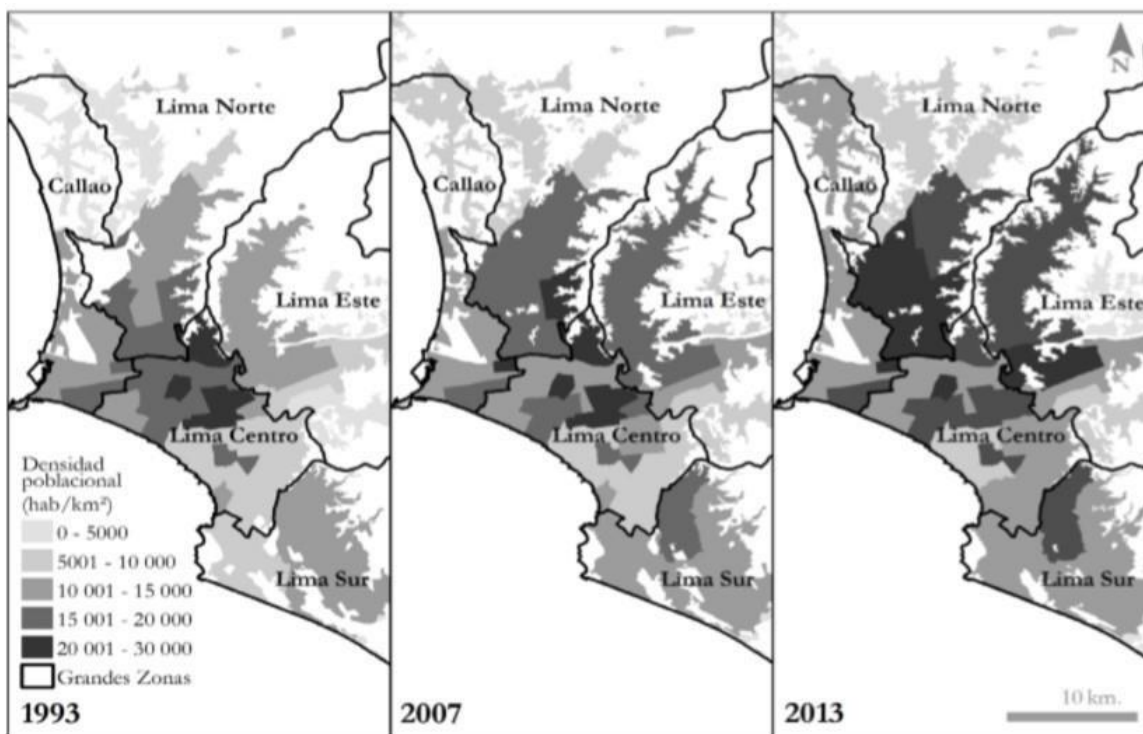
Con la entrada del modelo neoliberal como paradigma económico dominante a nivel mundial en la década de los noventa y de la tendencia a la terciarización económica que esto trajo consigo, los antiguos lotes abandonados por la actividad industrial fueron aprovechados por importantes grupos inversores que decidieron ocupar estos terrenos para habilitar en ellos centros comerciales de enorme envergadura (Vega, 2017).

El inicio de operaciones de estos shoppings centers tuvo un enorme impacto, pues era la primera vez que los malls, con su formato de uniformidad global, se localizaban fuera del área central de la metrópoli (Vega, 2017).

Para la entrada del siglo XXI el proceso de crecimiento poblacional a continuado, aunque con importantes matices que son dignos de resaltar, en la zona central de Lima se ha presentado una sensible disminución en la densidad poblacional, fenómeno ocasionado por el protagonismo que ha adquirido el mercado inmobiliario el cual ha intervenido esta zona con la edificación de construcciones de gran altura orientados hacia el sector comercial y de servicios provocando cambios y aumento del precio del suelo de uso de suelo y finalmente expulsión de población originaria de la zona (Vega, 2017).

Esta tendencia se confirma con los censos de 1993 y 2007, así como las proyecciones actuales, en donde se comprueba que las áreas que concentran mayor población residencial se hallan sobre todo en Lima Norte y, luego, en Lima Este y Lima Centro (Vega, 2017). Esto modifica de manera sustancial la lógica urbana que imperaba en la ciudad de Lima hace veinte años, en donde las zonas de expansión tenían una densidad residencial sensiblemente inferior a la zona central de la metrópoli (Vega, 2017), tal como se muestra en la siguiente imagen.

Imagen 13. Densidad poblacional en la Ciudad de Lima, periodo 1993-2013.



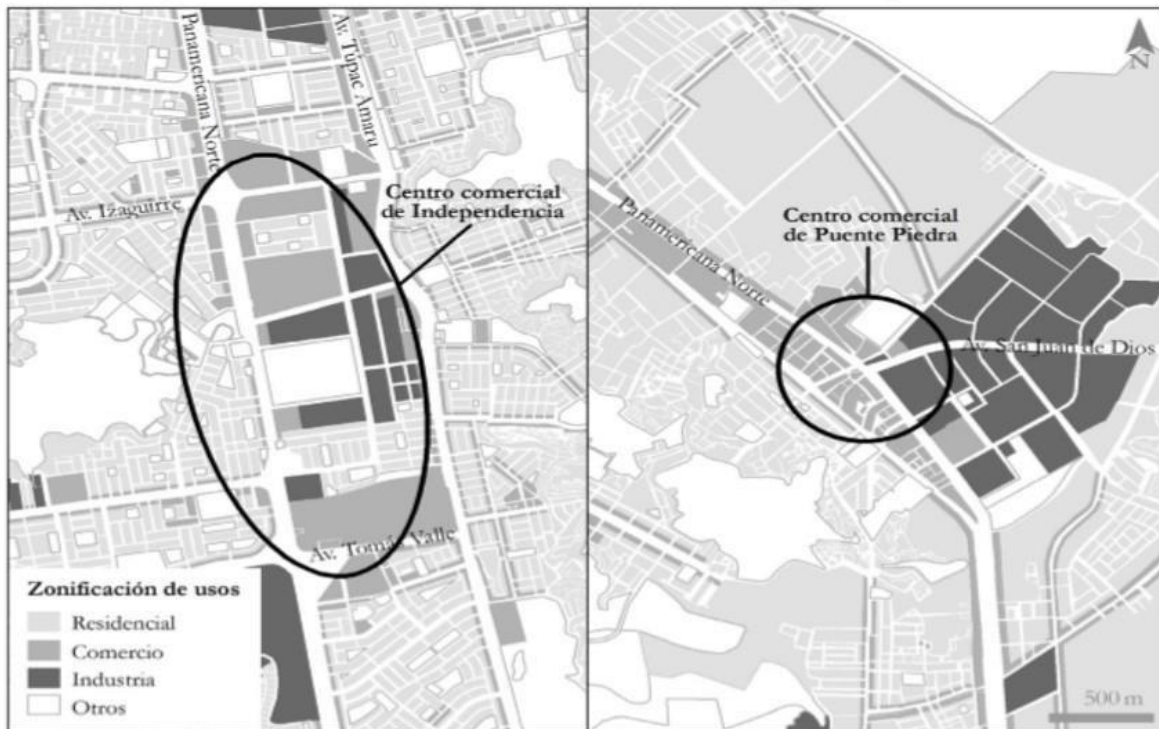
Fuente: Vega, 2017.

El análisis de estos datos expone la importancia que han adquirido las zonas de expansión (otrora periféricas) en la dinámica urbana del actual Lima, principalmente la de la denominada Lima Norte, zona que ha experimentado el mayor movimiento de capitales destacando grandes inversiones en complejos comerciales que contienen grandes cadenas o hipermercados (Vega, 2017).

La principal concentración de actividades en Lima Norte es la centralidad comercial Independencia, donde hasta la década de 1980 operaba uno de los más importantes parques industriales de la ciudad y que hoy constituye uno de los principales destinos de viajes cotidianos de la zona (Vega, 2017).

En la actualidad, esta centralidad como nos muestra la imagen 14 concentra actividades comerciales, espacios educativos, espacios recreacionales, zonas residenciales e incluso predios de uso industrial en donde la actividad predominante es la metalmecánica (Vega, 2017).

Imagen 14. Mezcla de usos de suelo en centros en la centralidad Lima Norte



Fuente: Vega, 2017.

Las encuestas aplicadas en el trabajo en campo de la investigación demuestran que alrededor del 80% de los usuarios que acuden a esta centralidad provienen de distritos que forman parte de esta gran zona lo que hace evidente que su función es la de atender principalmente necesidades cotidianas de su entorno residencial inmediato, pero sin necesariamente alcanzar una dimensión de centralidad metropolitana (Vega, 2017).

El carácter local y espontáneo que caracteriza a esta centralidad se hace patente en la escasa inversión pública en materia de infraestructura y equipamiento.

Podemos concluir que Lima es una urbe policéntrica en donde los centros de carácter metropolitano corresponden al área central y la aparición de centros de jerarquía media en zonas de expansión de la metrópoli se explicaría en una lógica

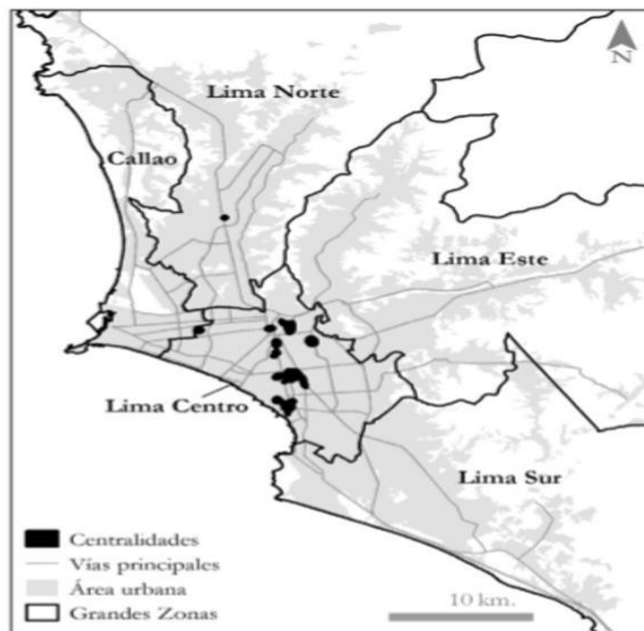
de policentrismo christalleriano, donde la población presiona por contar con centros de abasto a relativa proximidad de sus hogares.

Al contrastar el caso de Lima con la primera etapa del modelo de la ciudad latinoamericana elaborado por Borsdorf podemos encontrar algunos rasgos únicos que ameritan resaltarse, la primera es que, si bien la función colonizadora del espacio de centralidad se alinea con lo postulado, la representación espacial cambia sensiblemente, pues en Lima las actividades portuarias obligaron a que se levantara una muralla que rompía con el esquema de anillos circundantes del modelo.

La etapa sectorial del modelo de Borsdorf, a diferencia del periodo anterior, explica de forma más fiel la realidad territorial de la ciudad de Lima en la primera mitad del siglo XX pues con la instauración de infraestructura vial aumento la expansión de la mancha urbana y se reconfiguró la función de la centralidad tradicional, pasando a ser predominantemente comercial, tal cual postula Borsdorf en su modelo.

El caso de Lima al igual que en los dos casos anteriores se puede explicar apoyándonos en el modelo de Harris y Ullman, en donde la estructura de la ciudad atraviesa en las últimas décadas del siglo XX un periodo de transición del monocentrismo al policentrismo en donde si bien las zonas norte y este han adquirido una resaltable dinámica reflejada en los datos de movilización origen-destino de Lima, la zona centro sigue manteniendo su preponderancia como centralidad urbana, la centralidad ubicada en la zona norte complementa las funciones urbanas.

Imagen 15. Centralidades en la urbe metropolitana de Lima.



Fuente: Vega, 2017.

2.4 Bogotá, Colombia. De la ciudad colonial a la ciudad capitalista de las nuevas centralidades”

El rasgo fundamental del periodo colonial colombiano fue la existencia de una economía extractiva orientada hacia el mercado externo que era la base de la actividad productiva, por la naturaleza de estas actividades (minería y comercio) se realizaban lejos de los centros de población (Carrillo, 1983).

Así, la función de los espacios de centralidad no era productiva sino de dominación, por lo que alrededor de la plaza principal se encontraban las principales funciones político-administrativas, religiosas y sociales de la ciudad (Carrillo, 1983).

Esta configuración funcional tenía su reflejo espacial expresado en segregación socio-étnica, donde los españoles asentaban cerca del espacio de centralidad y posteriormente se encontraban los nativos en asentamientos dispersos periféricos a la ciudad (Carrillo, 1983).

El fenómeno expansionista urbano en Bogotá fue lento hasta la primera mitad del siglo XIX, manteniéndose relativamente ordenado. Para la segunda mitad del siglo, se dinamiza la actividad económica colombiana, adoptando ideas librecambistas que buscaban su orientación hacia el mercado externo, teniendo como resultado final la economía agroexportadora (Carrillo, 1983).

La repercusión de este fenómeno en el ámbito urbano fue la modificación de las actividades preexistentes de la ciudad pasando de ser el centro político - administrativo a desempeñar un papel administrativo-comercial (Carrillo, 1983). La centralidad clásica se densifica, crece y diversifica en sus funciones, permanecen las instituciones político-religiosas y se adjuntan las principales actividades urbanas (Carrillo, 1983).

La entrada del siglo XX trajo consigo importantes cambios políticos, económicos, demográficos y sociales en Colombia, derivados principalmente por el inicio de la primera guerra mundial, debido al conflicto bélico disminuyeron radicalmente las importaciones lo que motivó que la actividad industrial se fortaleciera, impulsando finalmente, la subsecuente introducción de la política de sustitución de importaciones (Carrillo, 1983).

Esta política significó el inicio del auge urbano, las 5 principales ciudades del país pasaron a aglomerar un aproximado de 30,000 habitantes para 1912 y para 1918 sobrepasaron los 45,000 (Carrillo, 1983).

Este crecimiento demográfico tuvo dos repercusiones en la centralidad tradicional, se densificó aún más y empezó a dar señales de deterioro, lo último porque con la instauración de industria cercana al casco urbano también llegó la concentración

excesiva de establecimientos comerciales y de servicios complementarios (Carrillo, 1983).

La consecuencia de este proceso de degradación fue la salida de los estratos sociales de mayor ingreso hacia sectores suburbanos, como fue el caso de Chapinero, subcentro habitacional que competía en términos de densidad poblacional con la centralidad tradicional (Carrillo, 1983).

En cuanto a la estructura urbana de la ciudad, en este periodo inicial del siglo XX, tuvo una reconfiguración significativa pues se rompió el patrón circular predominante hasta ese momento, dando lugar a un crecimiento lineal marcado por la instauración de infraestructura vial que comunicaba con la periferia urbana del norte (Carrillo, 1983).

Para las décadas posteriores la inversión en materia de tecnificación industrial continuo, motivando el éxodo rural hacia las ciudades que ofrecían desarrollo y calidad de vida, así, Bogotá, pasó de 330,312 habitantes en 1938 a 660,250 en 1951 y 1,697,311 en 1964 (Carrillo, 1983).

La expansión resultante de este dinamismo demográfico se sintetiza en dos modelos: el compacto y disperso, el primero se caracteriza por barrios y unidades de vivienda con cierta continuidad física y el segundo, fueron áreas residenciales que se emplazaron cerca de edificaciones urbanas de importancia como lo son equipamientos o centros comerciales y que se constituyeron como futuros subcentros de desarrollo (Carrillo, 1983).

Finalmente, para la década de los setenta y ochenta entra en juego el modelo neoliberal, mismo que juega un papel determinante dentro de este periodo ya que se convierte en el principal promotor inmobiliario, desarrollando vivienda para clases medias y altas; consolidando el advenimiento metropolitano con 3,200,00 habitantes y empujando el desarrollo hacia el occidente con el apoyo de una red vial que articuló estos nuevos emplazamientos (Carrillo, 1983).

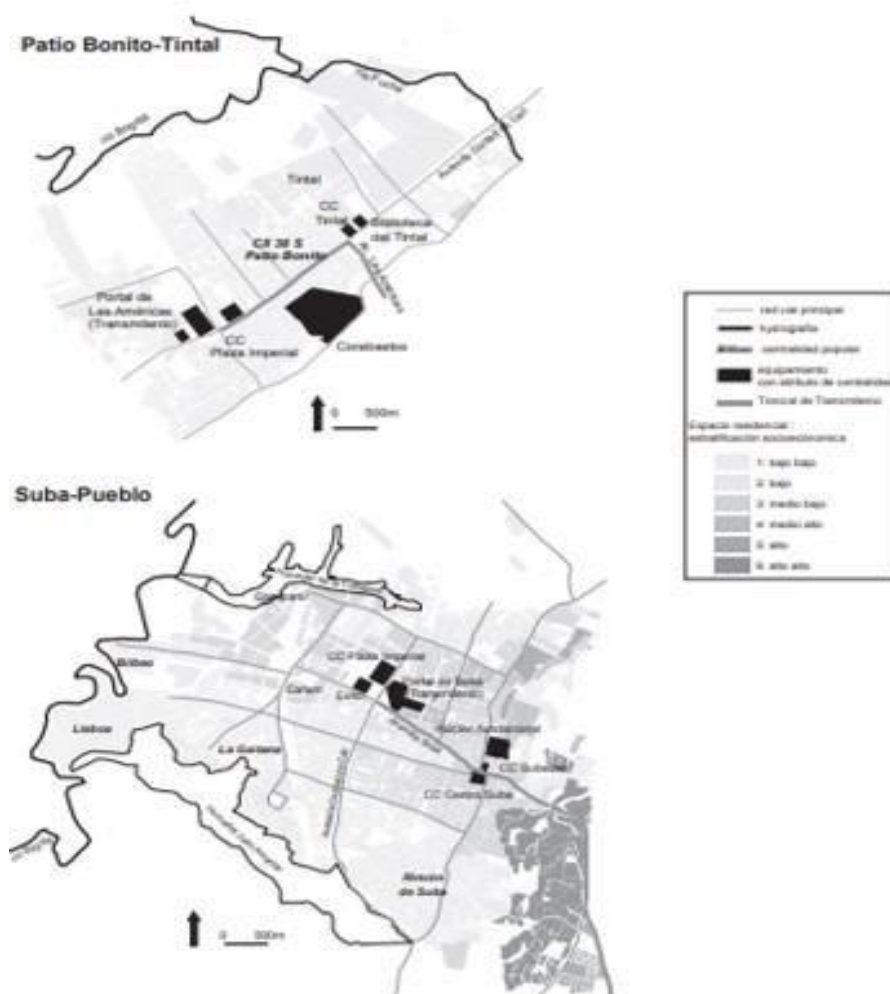
Esta red vial propició el crecimiento heterogéneo y anárquico, además de la descentralización de las actividades comerciales y de servicios, que aprovecharon la nueva conectividad urbana para alejar su concentración de la centralidad tradicional por sus altos costos de congestión y optaron por consolidar nuevas centralidades periféricas que buscaban competir con esta, tal fue el caso de: El Restrepo, Sears y Ciudad Kennedy (Carrillo, 1983).

Dentro de este contexto de transición monocéntrica a policéntrica en la estructura urbana de la ciudad de Bogotá, Beuf (2011) profundiza como al igual que en los diferentes contextos metropolitanos, en Latinoamérica, podemos encontrar diferentes tipologías y niveles de jerarquía en estas nuevas centralidades urbanas.

Para ejemplificar esto, en su estudio, aborda dos objetos de análisis, Suba-Pueblo y Patio Bonito/Tintal, ambas presentan características similares a las que se

identifican como hipótesis dentro de la centralidad que se analiza en el presente trabajo.

Imagen 16. Centralidades Patio Bonito-Tintal y Suba Pueblo, en la ciudad de Bogotá.



Fuente: Beuf, 2011.

Suba Pueblo, se encuentra al noroccidente de Bogotá, sus condiciones topográficas provocan que la misma presente cierta fragmentación espacial ya que está separada por la Colina de la Conejera y por el Humedal Juan Amarillo. A partir de la entrada del siglo XXI la localidad adquirió un dinamismo en el crecimiento poblacional muy importante ya que paso de 281,000 a 582,000 habitantes, con una densidad poblacional promedio de 213 hab/ha (Beuf, 2011).

Por su parte, Patio Bonito/Tintal, es un barrio ubicado al occidente de la avenida Ciudad de Cali, se caracteriza por presentar una notable división en su proceso de conformación ya que la sección sur data de la década de los setenta y la sección

norte es de desarrollo reciente, este sector ha tenido una vigorosa dinámica de crecimiento poblacional pasando de 95,000 habitantes en 1993 a 338,000 en 2005 y una densidad poblacional de 596 hab/ha, siendo uno de los sectores con mayor densidad de Bogotá (Beuf, 2011).

Los emplazamientos de Suba Pueblo y Patio Bonito/Tintal pertenecían a los indígenas muisca (en lo que dentro del contexto mexicano se denominarían como suelo en propiedad social) y fueron vendidas en diferentes momentos para su ocupación de manera informal con una intensidad de ocupación relativamente baja hasta en la segunda mitad del siglo XX alcanzo su mayor intensidad cuando la presión urbanizadora provocó que se ofertaran 1,050 lotes de 6x12 metros sin servicios, siendo la primera etapa de Patio Bonito (Beuf, 2011).

El primer agente que motivó el crecimiento hacia estas zonas periféricas fue la instalación en el año 1972 de la central de abastos, este equipamiento no solo movilizó consumidores, sino que también trabajadores que demandaron vivienda cerca de esta, posteriormente y conforme la presión urbanizadora exógena empezó a generar urbanización a estos emplazamientos periféricos, tal como lo dicta la teoría, se empezaron a crear importantes arterias viales (Beuf, 2011).

La Avenida Ciudad de Calí en 1990 y la posterior instalación del sistema de transporte masivo en el año 2000 mejoraron la accesibilidad y permitieron la intervención de la inversión privada, que instauró desarrollos residenciales e importantes centros comerciales los cuales generaron un nuevo orden urbano.

Dentro de este nuevo orden urbano postulado, encontramos que la interacción de estas nuevas dinámicas económicas, donde la irrupción del capital privado como elemento modificador no solo del ámbito de consumo, sino que también en los aspectos sociales y territoriales, han desembocado en que los espacios que tienen la cualidad de centralidad presenten una diversificación de tipologías, ya que no solo se rigen por las lógicas del consumo que exigen los grandes complejos comerciales especializados sino que también se adecuan al comercio de carácter tradicional y al suplementario, lo que concuerda con la hipótesis que se plantea para la centralidad delimitada en la Colonia Nueva Oxtotitlán y Oxtotitlán (Beuf, 2011).

La tipología que se acuña en el documento y que coincide con la que se teoriza en el presente trabajo recibe el nombre de “centralidades populares”, se definen como concentraciones de comercio y servicios, pequeños y medianos (incluyendo supermercados) que polarizan un conjunto de barrios y son asociados a referentes urbanos reconocidos, como: la terminal de línea de buses, iglesia, etc (Beuf, 2011).

Su grado de consolidación depende de su antigüedad y localización estratégica sobre las arterias viales internas a las periferias. En el caso del estudio, esta se encuentra en los alrededores de la Calle 38 Sur, conocida como la “Principal” de

Patio Bonito y en el Rincón de Suba, barrios, como ya se mencionó anteriormente, de origen informal, con un gran dinamismo económico y de un importante grado elevado de diversificación y especialización: clínicas odontológicas y de salud privadas, joyerías, supermercados, almacenes de cadena, institutos de formación profesional, salas de eventos, etc (Beuf, 2011).

El caso de Bogotá, al igual que el de Quito y Ciudad de México puede interpretarse en el periodo posterior a la conquista desde la etapa compacta del modelo de la ciudad latinoamericana de Borsdorf, pues al igual que lo que postula, la centralidad fundacional de Quito tenía lógica colonizadora, representada físicamente en anillos circundantes a la plaza central en donde se reflejaba la segregación de la pirámide de clases sociales.

Con el fin del periodo colonial en Bogotá, aparecieron importantes cambios que modificaron la estructura urbana de la misma y que pueden ser explicados por dos modelos, el de sectores radiantes de Hoyt y el sectorial de la ciudad latinoamericana de Borsdorf estos coinciden en que la ciudad rompe la estructura circular para pasar a articularse como cuñas, donde la movilidad y el éxodo de los estratos económicos más privilegiados a las periferias son los principales motores de este cambio. Este fenómeno ocurrió en Bogotá, donde se rompió el crecimiento en anillos y se estructuró de forma lineal, donde los sectores de mayor ingreso abandonaron la centralidad fundacional hacia la periferia.

Finalmente, el periodo correspondiente a la década de los setenta y ochenta del siglo XX se puede explicar desde los postulados desarrollados por Harris y Ullman en el modelo polinuclear, este dicta que la ciudad deja de crecer mediante un único núcleo central para pasar a hacerlo en diversos núcleos urbanos, complementarios o competidores. Este fenómeno fue observable en Bogotá, pues debido a los altos costos de congestión que tenía la centralidad tradicional surgieron nuevas centralidades que buscaron competir con esta.

2.5 Ciudad de México, México. “Nuevas centralidades y prácticas de consumo en la Ciudad de México: Del microcomercio al hipermercado”

Como se ha expuesto con anterioridad, la aceleración en la dinámica de crecimiento urbano en el siglo XX es un elemento que tienen en común los casos de estudio de las ciudades latinoamericanas, esto se dio a partir de distintos procesos sociales, políticos y económicos.

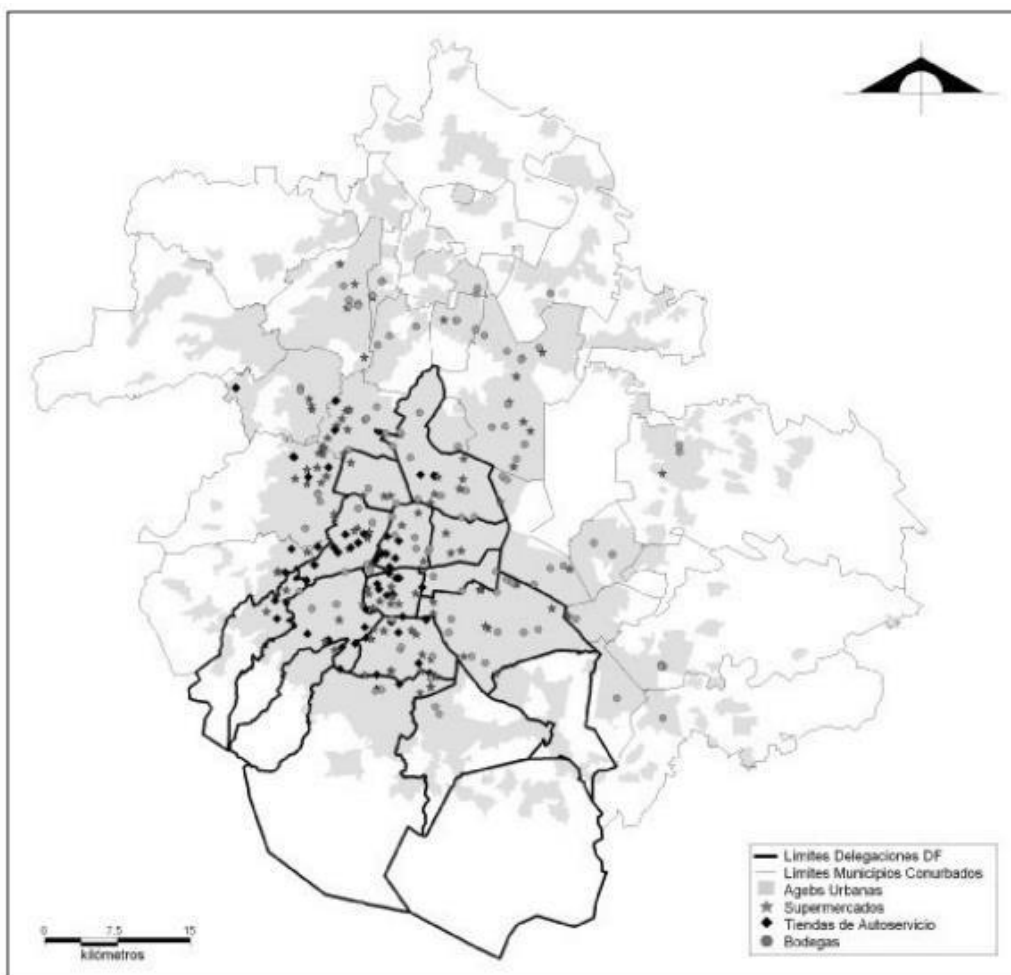
La adecuación de las condiciones preexistentes en las ciudades latinoamericanas con el fin de poder soportar las dinámicas de expansión dio lugar a que se introdujeran redes de infraestructura, equipamientos, vivienda y nuevas modalidades de comercio y servicio.

De esta manera, en todos los casos de estudio de ciudades latinoamericanas resalta el fenómeno de la introducción de centros de comercio, servicios y ocio, cadenas de supermercados y núcleos altamente tecnificados de actividad global como elementos que, en conjunto con las redes de infraestructura, equipamientos y vivienda consolidaron la conformación, crecimiento y consolidación de nuevas centralidades urbanas que desafiaban el carácter monocéntrico preexistente.

Es así como retomando a la Metrópoli de la Ciudad de México como objeto análisis, se realizó la presente investigación que mediante la selección de áreas de estudio y la aplicación de herramientas como (encuestas y entrevistas) se buscó indagar en los efectos subyacentes a la introducción acelerada de cadenas comerciales globalizadas (las cuales ayudan a conformar y consolidar el surgimiento de áreas de nueva centralidad) en las prácticas de consumo de distintos contextos urbanos y por ende, estratos socioeconómicos circundantes a las mismas.

El trabajo expone el hecho de que, en un principio, para la instauración de las grandes cadenas comerciales, tiendas de autoservicio y centros comerciales se buscó el emplazamiento más cercano al área central consolidada de la Ciudad de México en donde se localizaba en promedio los grupos con mayores ingresos, pero subsecuentemente esta tendencia se revirtió, debido al deterioro, presión ocupacional y migración de las clases medias y altas de la zona central. Esta situación obligo a que los centros comerciales y tiendas de autoservicio adaptaran su oferta, flexibilizándola y se acercaran físicamente para atraer a estratos de consumo de ingreso medio y bajo, mismos que suelen localizarse en el área conurbada, de tal manera, las principales cadenas de hipermercados atienden y en ocasiones aglomeran en un mismo lugar a consumidores de distintos estratos sociales (Duhau, Giglia, 2007).

Imagen 17. Distribución de las distintas modalidades de cadenas de supermercado en la conurbación de la Ciudad de México.



Fuente: Duhau y Giglia, 2007.

La instauración de estas cadenas y centros comerciales han provocado que cambien los patrones de consumo de los diferentes estratos socioeconómicos. Por ejemplo, según los resultados del trabajo, para los sectores populares estas nuevas modalidades comerciales han jugado un papel complementario, pues estos sectores también suelen recurrir al micro comercio callejero en sus distintas modalidades (tiendas de abarrotes, pollerías, carnicerías, recauderías, ambulante y tianguis locales) (Duhau, Giglia, 2007).

La elección del micro comercio como alternativa para el consumo de los sectores populares radica en que suelen hacer largos recorridos en transporte público en su vida cotidiana por lo que recurren a este tipo de alternativas en nodos intermodales a lo largo de las rutinas de desplazamiento, por ser económicamente

más accesibles o porque son las que más se le facilitan por su reducido tiempo (Duhau, Giglia, 2007).

Por parte de los sectores de ingreso medio y alto, suelen preferir el consumo formal para su abasto, por lo que suelen escoger la alternativa de tienda de autoservicio más próxima de su vivienda para realizar el abasto, dejando la movilización en automóvil para actividades de reproducción de la vida cotidiana o para acceder a servicios diferenciados o socialmente estratificados (Duhau, Giglia, 2007).

El común denominador en cuanto a las tendencias de consumo de los diferentes estratos socioeconómicos radica en la proximidad, buscan satisfacer sus necesidades mediante los desplazamientos más cortos posibles y a costos razonables según el nivel específico de ingreso (Duhau, Giglia, 2007).

Otro efecto digno de mención relacionado a la conformación y consolidación de estas nuevas centralidades periféricas es el relacionado al de la pérdida de primacía del área central tradicional, pues según el análisis a las entrevistas elaboradas, el desplazamiento al centro se ha vuelto menos frecuente, realizándose para adquirir mercancías o servicios muy específicos (Duhau, Giglia, 2007).

Finalmente, y puntualizando como cierre a la investigación, los autores resaltan la importancia de analizar las nuevas centralidades periféricas con el fin de comprender de mejor manera su incidencia en la función del consumo, en la construcción y reproducción de prácticas urbanas, así como en la reconfiguración en los patrones de movilidad a escala local, metropolitana y regional.

2.6 Comparación de los casos de estudio

El repaso de los casos de estudio latinoamericanos nos demuestra como las ciudades latinoamericanas han estado sujetas a importantes cambios estructurales desde que arribaron los conquistadores, intensificándose a partir del siglo XX, principalmente durante las décadas de los sesenta y setenta en donde se rompió la estructura concéntrica para dar paso al policentrismo, tal cual lo promulga la teoría expuesta en el primer capítulo de esta investigación.

Enfocándose en la centralidad histórica de las diferentes ciudades, encontramos que, en los casos de Quito, Ciudad de México, Bogotá y Perú, han atravesado un proceso de desconcentración de actividades y pérdida de densidad poblacional, en donde factores como la intervención de capital privado por medio de inversores han modificado las funciones, actividades y usos de suelo que tradicionalmente tenían estos emplazamientos.

Otro de los factores determinantes que podemos identificar que han incentivado la transición del monocentrismo al policentrismo en los estudios de Quito, Ciudad de

México, Perú y Bogotá, es la movilidad, ya que la introducción de medios de transporte masivo e infraestructura vial que ya no promueve el flujo de personas y bienes hacia el centro, sino que lo dirige centrífugamente hacia las áreas periféricas, ha consolidado la presencia de crecimiento polar en estas zonas. Este fenómeno responde a la necesidad de las personas de encontrar satisfactores cerca de sus residencias ya que al crecer la ciudad de manera tan agresiva a partir de la segunda mitad del siglo XX hacía imposible para las familias de estratos sociales menos privilegiados afrontar los costos de movilizarse al centro de manera cotidiana.

Por otro lado, dentro de las variables utilizadas para identificar los espacios de nueva centralidad, encontramos que, en los casos de Quito, Ciudad de México, Perú y Bogotá resalta la presencia de grandes complejos comerciales y de ocio, los cuales se ubican próximos a vialidades primarias que aseguran su accesibilidad

Para el caso de Perú y Ciudad de México también resalta que dentro de estas nuevas centralidades los servicios financieros, bancarios y actividades afines suelen tener un papel destacado.

Repitiendo el caso de Perú y Ciudad de México destaca como variable importante para identificar las nuevas centralidades que estas tienen un sensible aumento en de densidad poblacional en comparación con otras zonas de la ciudad.

Finalmente, resalta el hecho de que en los casos de Lima, Bogotá y Ciudad de México se hace mención directa que las centralidades de surgimiento reciente tienen diferentes jerarquías, tipologías y grados de consolidación, esto coincide con el caso de estudio de la Nueva Oxtotitlán y Oxtotitlán, centralidad que se teoriza no es de jerarquía metropolitana, sino que responde a la satisfacción de las necesidades de la población que se encuentra en su entorno cercano, ofertando una rica variedad de servicios y actividades dentro de su polígono

Conclusión del capítulo.

A manera de conclusión del capítulo se identificó qué pese a que las características bajo las que se constituyó el periodo colonial en las ciudades analizadas fue dispar, la consolidación industrial y el subsecuente proceso de urbanización intensiva, en la primera mitad del siglo XX y la posterior entrada del modelo neoliberal, que otorgó la libertad de moldear el espacio urbano a la lógica capitalista, son elementos que los casos de estudio tienen en común y que nos permiten dilucidar rasgos específicos del proceso de transición monocéntrico al policéntrico.

En los casos analizados a partir de la segunda mitad del siglo XX, la centralidad tradicional entra en un proceso de degradación por la excesiva aglomeración de

actividades y funciones que alberga, provocando la expulsión de comercio, servicios y población residente hacia espacios periféricos.

Estos espacios se articularon a la lógica urbana mediante el proceso de suburbanización, el resultado de esto ha sido la modificación significativa de las características sociales, económicas y territoriales tradicionales preexistentes dando lugar a espacios de consumo, ocio y especialización; estas características son variables, van de la mano del surgimiento y, por ende, consolidación de estas nuevas zonas con la propiedad de centralidad.

También es importante resaltar el hecho de que los casos de estudio nos permiten dilucidar la existencia de centralidades poco especializadas que aglomeran una variada oferta de actividades comerciales, servicios, equipamientos y funciones. Estas centralidades han sido poco estudiadas ya que la mayoría de los trabajos realizados para un contexto latinoamericano se enfocan en describir las centralidades altamente especializadas como centros de ocio con shopping malls, servicios financieros y centros de mando a escala global.

Dentro de los casos de estudio expuestos en el presente capítulo se realizó un análisis histórico de los diferentes casos en donde se resaltaron las diferentes variables que permiten identificar las nuevas centralidades, para los propósitos que persigue el presente trabajo se retomarán:

- Análisis de la intensidad de desarrollos inmobiliarios
- Análisis de la dinámica demográfica
- Análisis de la reconfiguración de las unidades económicas.
- Patrón de consumo

Capítulo 3: Zona Metropolitana de la Ciudad de Toluca y Nuevas Centralidades

En el tercer capítulo se realiza un análisis histórico partiendo de lo general a lo particular del proceso de urbanización y posterior metropolización del país. Este análisis nos permite reconocer los factores que desencadenaron la acelerada urbanización que atravesó el país en el siglo XX y la posterior conformación de la estructura policéntrica característica del contexto metropolitano.

Con base en lo anterior el presente capítulo se estructuró en cuatro apartados, con el siguiente contenido.

- El primer apartado abordó el proceso de urbanización y posterior surgimiento del fenómeno metropolitano en México, destacando los factores económicos y políticos que determinaron este proceso y las consecuencias territoriales y sociales que tuvieron lugar-
- El segundo apartado abordó las transformaciones que tuvieron lugar en la urbe toluqueña dentro del marco del proceso de metropolización que tuvo el país.
- El tercer apartado se concentra en exponer las distintas fases de conformación de nuevas centralidades urbanas en la zona metropolitana de Toluca, basándose en los trabajos realizados por Garrocho y Campos (2007) y Gaspar y Orozco (2015)
- Finalmente, el cuarto apartado se enfoca en la caracterización de las nuevas centralidades urbanas de la zona metropolitana de Toluca, esto mediante la propuesta de una tipología basada en el análisis previo.

3.1 Proceso de urbanización y advenimiento metropolitano en México

Con la entrada del siglo XX México empezó a experimentar importantes transformaciones en el ámbito económico, político, demográfico y cultural que repercutieron de forma determinante en la configuración de las ciudades transformando no solo sus dimensiones sino la estructura interna preexistente de las mismas, dando cabida al fenómeno policentrista.

El desarrollo de este proceso a escala nacional es abordado por Unikel (1976) y Garza & Schteingart (2010) en los siguientes periodos:

Periodo 1900-1940

Este periodo se caracterizó por continuar con la tendencia colonial de un lento desarrollo urbano, esto se debió a que el país atravesó por importantes situaciones sociales, económicas y políticas entre las que destacaron:

- El movimiento revolucionario
- La presión social y económica que representaban las haciendas como modelo de explotación del suelo.
- La escasa infraestructura física e institucional existente para comunicar las ciudades
- La gran depresión económica mundial de 1929 (Unikel, 1976).

Dentro de este periodo aún no se encontraban rastros de la formación de un sistema de ciudades ya que predominaba una ocupación territorial sumamente dispersa exceptuando la zona centro del país. (Unikel, 1976)

El estandarte urbano en este periodo fue la Ciudad de México ya que absorbió la mayoría de las migraciones campo-ciudad, esto se pone de manifiesto cuando revisamos que para 1940 albergaba al 50% de la población urbana del país (Unikel. 1976).

En un papel secundario, las ciudades de Monterrey y Guadalajara empezaron a vislumbrarse como los mayores centros regionales a nivel nacional, presentando un crecimiento sostenido apoyado en la extracción minera y la actividad comercial, respectivamente. (Unikel, 1976).

Periodo 1940-1970.

Este periodo contrasta de manera notoria con la realidad urbana del anterior ya que se caracteriza por un acelerado proceso de urbanización y crecimiento poblacional. Estas transformaciones demográficas y territoriales no fueron gratuitas ya que una serie de acontecimientos socioeconómicos fomentaron el desarrollo urbano a lo largo de todo el territorio nacional, entre los que destacan:

- La entrada del modelo de sustitución de importaciones derivada de la política de desarrollo económico hacia adentro, que propició el desarrollo industrial en el territorio nacional.
- La creación de infraestructura física, principalmente carreteras en el norte del país.
- El aumento de las relaciones comerciales de las ciudades fronterizas con sus contrapartes estadounidenses.
- El auge turístico que tuvieron ciudades, destacando Acapulco (Unikel. 1976).

Dentro de este espacio temporal es cuando empieza a tener lugar el fenómeno metropolitano dentro del territorio nacional ya que con la expansión física de las ciudades se empiezan a anexar localidades rurales o mixtas conformando unidades urbanas de mayor tamaño lo que obligó a que el gobierno federal en la década de los setenta integrara el concepto de conurbación al sistema nacional de planeación del desarrollo urbano (Unikel, 1976 & Sobrino, 2003).

A partir de 1940 en adelante, esta expansión física que se mostraba predominantemente en las ciudades más importantes como eran Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey comienza a aparecer en las ciudades medias y pequeñas como es el caso de Colima, Cuernavaca, Cuautla y Toluca (Unikel, 1976).

En el caso de la Ciudad de México de 1960 a 1970 el crecimiento periférico empezó a traslaparse con la dinámica del Estado de México, dando como resultado que se pasará de 233,000 a 1,700,000 habitantes. Cabe destacar que este aumento no se debió tanto por la incorporación de localidades rurales sino por la dinámica de movilización intraurbana que se había consolidado entre la Ciudad de México y el Estado de México (Unikel, 1976).

Para la entrada de la década de los setenta la población total del país era de 48.2 millones, de estos, 22.7 eran urbanos, arrojando un grado de urbanización de 47.1% (Garza & Schteingart, 2010). Pese a que aún se mantenía la preponderancia de las actividades rurales en el país era evidente como el fenómeno urbano seguía desarrollándose sin señales de interrupción o desaceleración.

Periodo 1980-2000

Finalmente, para la entrada de los ochenta la población urbana alcanza los 36.7 millones de los 66.8 totales, significando un grado de urbanización histórico de 55%, lo que significaba la consecución de la transición del paradigma rural al urbano en la realidad territorial, económica y social del país (Garza & Schteingart, 2010). Con esta predominancia urbana se erigió un sistema de 227 ciudades con una importante dinámica de crecimiento ya que atraían a un volumen poblacional creciente y pujante que buscaba insertarse en la dinámica de modernización con la esperanza de encontrar las mejores condiciones de desarrollo, lo cual no fue posible por la crisis económica del 82.

En la última década del siglo XX el sistema de ciudades nacional crece a 304 esto evidencia que pese a que la década perdida provocó importantes estragos económicos para el país su impacto en el crecimiento urbano fue austero, al grado de que el grado de urbanización marco 63.4% y la población total y urbana aumentaron en 14.4 y 14.8 millones, registros más elevados en todo el siglo XX (Garza & Schteingart, 2010).

Este crecimiento urbano marco la consolidación del crecimiento polinuclear, que implica la concentración de población en las mayores metrópolis, fenómeno que era observable en todo el país, pero con una dinámica más notoria en la Ciudad de México y sus urbes aledañas que presentaron la siguiente tasa de crecimiento demográfico: Puebla (4.1%), Querétaro (10.5%), Pachuca (6.6%), Tlaxcala (6.6%) y San Juan del Río (8.7%) (Garza & Schteingart, 2010).

Para el caso de Toluca, su población era de 230, 000 habitantes y la tasa de crecimiento demográfico fue de 3.4 siendo ligeramente inferior a la media de otras ciudades manufactureras, pese a esto, su expansión fue lo suficientemente importante como para traslaparse con la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, conformando así una megalópolis (Garza & Schteingart, 2010).

En la entrada del nuevo siglo México presenta un grado de urbanización de 67.5% con 97.5 millones de habitantes concentrados en un sistema de 349 ciudades, aunque a nivel generalizado empieza a mostrar desaceleración en la expansión urbana ya que en el periodo 1990-2000 la población urbana crece 14.1 millones, ligeramente inferior a periodos posteriores (Garza & Schteingart, 2010),

La concentración urbana gravitatoria a la Ciudad de México continua con un rápido crecimiento solo que para este periodo la ciudad de Toluca ya presenta las cifras más importantes con una tasa de crecimiento demográfico de (5.5%) lo que significó que en términos de la megalópolis se llegará a 19.4 millones de habitantes (Garza & Schteingart, 2010).

3.2 Conformación de la Zona Metropolitana de Toluca

El Valle de Toluca presenta antecedentes de ocupación pluriétnica que se remontan al siglo XXX, donde la etnia denominada como Matlazinca dominaba la región. El pueblo Matlazinca basaba su organización social y territorial por medio de *altépetl*, ¹el cual, a su vez, contenía a varios *calpullis*² y era gobernado por “*tres señores superiores y tenía como centro la serranía y el valle adyacente a la zona Calixtlahuaca-Toluca*” (García, 1999, p. 19 citado por Iracheta, 2015, p.25).

Posteriormente y según estimaciones, hacia el año 1470 el pueblo Mexica comenzó una movilización militar con el objetivo de conquistar los dominios del señorío de Calixtlahuaca-Toluca (Iracheta, 2015). Esta movilización bélica por parte de los mexicas tuvo su punto de inflexión “*entre 1471 y 1472 cuando lanzaron una guerra de conquista del valle de Toluca, y así sometieron un territorio designado, de manera general con el nombre Matlazinco*” (Iracheta, 2015, p. 25).

La conquista Mexica provocó la reconfiguración política, social, económica y territorial del Valle, pues con el dominio mexica, se modificó el reparto de tierras y se consagro a un solo señor encargado del Valle, rompiendo el señorío tripartito que imperaba hasta ese momento.

En cuanto a la repartición de tierras, se pasaron de tener aproximadamente 35 calpullis en la región Calixtlahuaca-Toluca a solo 11, los cuales estaban contiguos

¹ Nombre usado en la antigüedad prehispánica del altiplano para las entidades, tanto étnicas como territoriales, en las que se organizan social y políticamente los pueblos indígenas del periodo posclasico (1200-1521).

² Forma de organización territorial y social dependiente del altépetl, es decir, un calpulli son entidades o subgrupos semiindependientes a este.

y se localizaban en el centro-sur de la serranía matlazinca (Iracheta, 2015). Estos calpullis se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 3. Calpullis correspondientes al periodo post conquista Mexica del Valle Matlazinca.

	Nombre	Nombre Cristiano
1	Cuxcatlán	Santa Clara
2	Cuahcingo	San Juan Evangelista
3	Mixcoac	Santa Barbara
4	Tlalcingo	Santa Cruz
5	Atipac	San Miguel
6	Pinaguisco	San Miguel
7	Coyotitlán	San Bernardino
8	Cuitlahmictlán	San Bernardino
9	Tullic Zocomaloya	San Buenaventura
10	Oxtotitlán	San Mateo
11	Tlazintla	San Antonio

Fuente: Elaboración propia con base en Iracheta 2015, p. 30.

Para el año 1519 arribaron los españoles al hoy territorio mexicano, derrocando al imperio Mexica mediante la ocupación de su principal ciudad, Tenochtitlan en 1521, ese mismo año se dio la conquista española del Valle Matlazinca.

En primera instancia Andrés de Tapia y posteriormente Gonzalo de Sandoval aplastaron la resistencia ante la invasión, sometiendo a los señoríos malinalca y matlazinca, haciendo que los territorios que pertenecían a ellos pasaron a ser del Señorío de Hernán Cortes, renombrándolos como el marquesado del valle de Oaxaca. (Iracheta, 2015).

Posteriormente, se desarrolló un proceso en el que la nueva autoridad hispana buscaba alinear a los territorios conquistados dentro de la lógica que ellos disponían, este proceso fue paulatino y tuvo diferentes etapas (Iracheta, 2015).

La estructura funcional de este nuevo régimen se basó en primera instancia en la institución de la encomienda, la cual tenía como objetivo la recolección tributaria de los señoríos indígenas conquistados. Para el caso del Valle Matlazinco se dio un caso particular pues se optó por reestablecer la autoridad indígena previa a la conquista Mexica en la zona, reformando parcialmente el altépetl matlazinca originario (Iracheta, 2015).

En segunda instancia alrededor de 1550 se pasó a instituir la figura jurídica y territorial denominada pueblo de indios, los cuales se estructuraban mediante la definición de cabeceras (lugar central) las cuales serían la sede del gobierno indio y localidades secundarias denominadas sujetos, que fueron los otrora calpullis o barrios (Iracheta, 2015).

El criterio bajo el cual se seleccionaban las cabeceras eran la disponibilidad del recurso hídrico para facilitar el riego y un clima favorable, estos criterios son fácilmente identificables para el caso de la elección del emplazamiento de la cabecera de Toluca/posterior Villa de San José (actuales Portales del municipio de Toluca) ya que además de ser un territorio de poca elevación al estar en las faldas del cerro del Cópore, también contaba con buena disponibilidad hídrica ya que se encontraba a escasos metros del cauce del río Verdiguél, hoy entubado bajo las calles de Lerdo y Santos Degollado (Quezada, 1995 y Lievanos, 2016).

Esta nueva organización territorial derivó en que el pueblo indio de Toluca se constituyera por la cabecera Toluca, lugar de residencia del cacique y seis localidades sujetas (Iracheta, 2015).

En tercera instancia, una vez delineado el pueblo indio de Toluca, la autoridad española prosiguió entre 1552 y 1598 con el proceso de reconversión y adecuación a sus disposiciones, dando inicio al proceso de congregación de los habitantes indios, pues estos solían ocupar de manera dispersa el territorio (Iracheta, 2015).

Este proceso se acompañó por la introducción de la organización ortogonal como diseño urbanístico, la cual formaba una malla compacta en forma de retícula, misma que contenía incluía elementos característicos de la organización española como: plazas centrales, iglesia o convento (el cual buscaba imponer una nueva doctrina), edificios gubernamentales, casas y lugares destinados al comercio (García y Bernal, 2006, p. 54 citados por Iracheta, 2015).

La implementación de la política de reorganización de la población indígena en cabeceras de congregación con la traza española era un proceso de suma importancia para la reconversión de social, política, territorial y económica, pues tenía los siguientes objetivos:

- Administrar la doctrina a los indios de manera adecuada
- Delimitar la tierra de los pueblos indios para favorecer la distribución de tierras a españoles, que fomentarían la agricultura y la ganadería.
- Control de la población indígena para la recaudación efectiva del tributo y servicio a la Corona Española.
- Organización de la mano de obra indígena a través del repartimiento (Quezada, 1995).

El cumulo de estos procesos desembocó en el nacimiento de la Villa de San José, la cual tenían concordancia con lo estipulado en el modelo de la ciudad latinoamericana expuesta por Borsdorf (2003) pues mantenía una estructura socioespacial de círculos concéntricos, que partían de la plaza central y las instituciones religiosas, seguido las viviendas de la nobleza/ burguesía, el siguiente círculo era de carácter multiétnico y estaba integrado por artesanos,

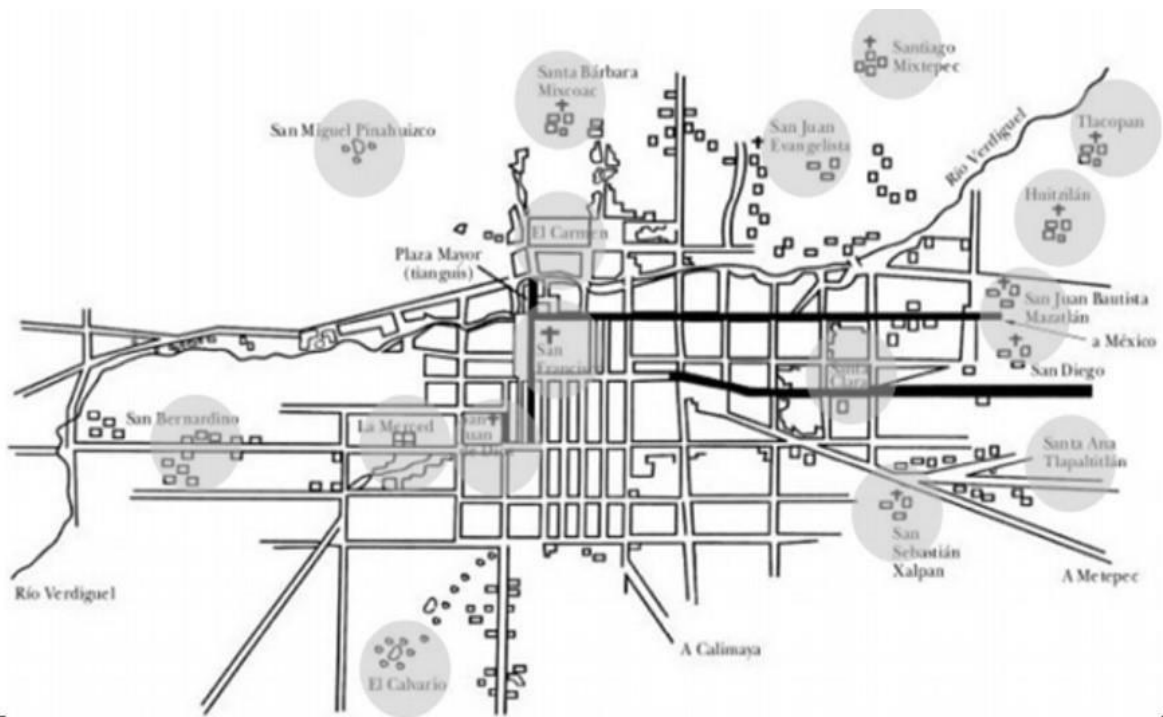
ganaderos, agricultores y profesionistas, finalmente en el último círculo se ubicaron los barrios indígenas, que fueron:

- Santa Clara (Cuzcatlan)
- San Juan Evangelista (Quautzingo)
- Santa Barbara (Mixcoac)
- San Miguel (Actipac)
- Santa Cruz (Tlalcingo)
- San Bernardino (Coyotitlan) (Iracheta, 2015).

Cabe destacar que, con el desarrollo del periodo colonial esta estructura no permaneció estática pues había un constante intercambio de categorías donde estancias pasaron a ser barrios y barrios “descendieron” a la categoría de instancias o aldeas (Iracheta, 2015).

Así, para el año 1845 (siglo XIX), la estructura concéntrica característica del temprano periodo colonial dejó de ser explicativa para la realidad territorial del Valle, el cual pasó a articularse funcionalmente en base a una estructura policéntrica barrial-religiosa, en donde las concentraciones poblacionales periféricas a la cabecera (principal espacio de centralidad) se conglomeraban en torno a templos, tal fue el caso de: El Cóporo, La Retama, Mixcoac, Zopilocalco, Tlacopa, Huitzila, Xalpan, Coyotitlán, Apinahuizco, San Sebastián, La Merced, Santa Ana Tepatlitlán, San Diego, La Teresona, entre otros (Lievanos, 2016).

Imagen 18. Policentrismo Religioso Barrial en la ciudad de Toluca, 1845.



Fuente: Lievanos. 2016.

Esta estructura de barrios y pueblos periféricos se caracterizó por conformar un sistema de relaciones sociales y comerciales entre sí y con el único espacio de centralidad, las cuales son observables inclusive hasta nuestros días (Pérez & Pérez, 2013).

Como es el caso de la mayoría de las ciudades mexicanas, Toluca tuvo un crecimiento lento durante el periodo colonial, manteniendo el estatus de Villa hasta entrado el siglo XIX, cuando se le otorgó el reconocimiento de ciudad (Valverde & Cárdenas, 2001).

Para principios del siglo XX la ciudad tenía incipientes indicios de desarrollo contando con pocas industrias y líneas de ferrocarril, pero estos elementos no fueron suficientes para propiciar un crecimiento urbano importante, manteniendo su papel como un centro administrativo y de servicios que satisfacía las necesidades principalmente de la población circundante (Valverde & Cárdenas, 2001).

La dinámica urbana en la ciudad de Toluca empieza a tener un giro importante a partir de las décadas de los cincuenta y sesenta, donde la ciudad empezó a recibir fuertes inversiones de capital derivadas de que el Estado impulsó la industrialización con la instrumentación de la Política federal de industrialización y generación de suelo urbano para los parques industriales, que provocaron la construcción del Parque Industrial Toluca-Lerma y la vialidad Paseo Tollocan (Valverde & Cárdenas, 2001 & Aranda, 2000)

Esta política de industrialización trajo múltiples cambios y alteraciones de las condiciones preexistentes, no solo en el ámbito económico y demográfico sino también en el territorial, ya que el fenómeno de la conurbación empieza a ser observable en la década de los setenta en los municipios de: Metepec, Toluca, Zinacantepec, Lerma y San Mateo Atenco, presentando como rasgos preponderantes los siguientes aspectos:

- Toluca: Es el núcleo de mayor actividad económica, administrativa y cultural por lo que se presenta una importante mezcla de usos de suelo.
- Metepec: Predomina el uso habitacional, teniendo la mayor cantidad de fraccionamientos.
- Formación del subcentro urbano (Terminal-Mercado Juárez) que se consolidó con el traslado de la Terminal de Autobuses, la instalación del Hospital del Seguro Social, construcción de oficinas y finalmente, instauración de grandes cadenas de centros comerciales
- La zona Oxtotitlán-Zinacantepec se convierte en el principal receptor de población de bajos recursos albergando una gran cantidad de asentamientos irregulares que desplazaron la actividad agrícola por la habitacional aprovechando la tenencia de la tierra de propiedad ejidal.

- Se instaure el Aeropuerto como equipamiento urbano en la zona Autopan aprovechando que la ocupación de la tierra es predominantemente dispersa por la propiedad ejidal de la tierra. (Castillo, 1992)

Para la década de los ochenta, Castillo (1992) y Sobrino (1994) consideran que se consolida el carácter metropolitano con el fortalecimiento de la actividad industrial, aumentó del volumen de la clase trabajadora, crecimiento en la oferta del transporte, fortalecimiento de la intercomunicación con la Ciudad de México y finalmente la diversificación del comercio y servicios.

En la década de los noventa continúa el proceso de metropolización abarcando entre 6 y 10 municipios según el autor que se consulte, el rasgo preponderante de este periodo es que empieza a tener lugar la especialización de las actividades económicas en los Municipios de Toluca y Metepec, demostrando una notable presencia hacia la terciarización, fenómeno altamente contrastante con la dinámica económica del resto de los municipios que conforman la zona metropolitana.

Para el año dos mil según Sobrino (2003) el área metropolitana de la ciudad de Toluca cuenta con 953, 853 habitantes, colocándola en la octava posición del rango de ciudades de México, aunque cabe destacar que esta cifra es propia de la metodología utilizada por el autor.

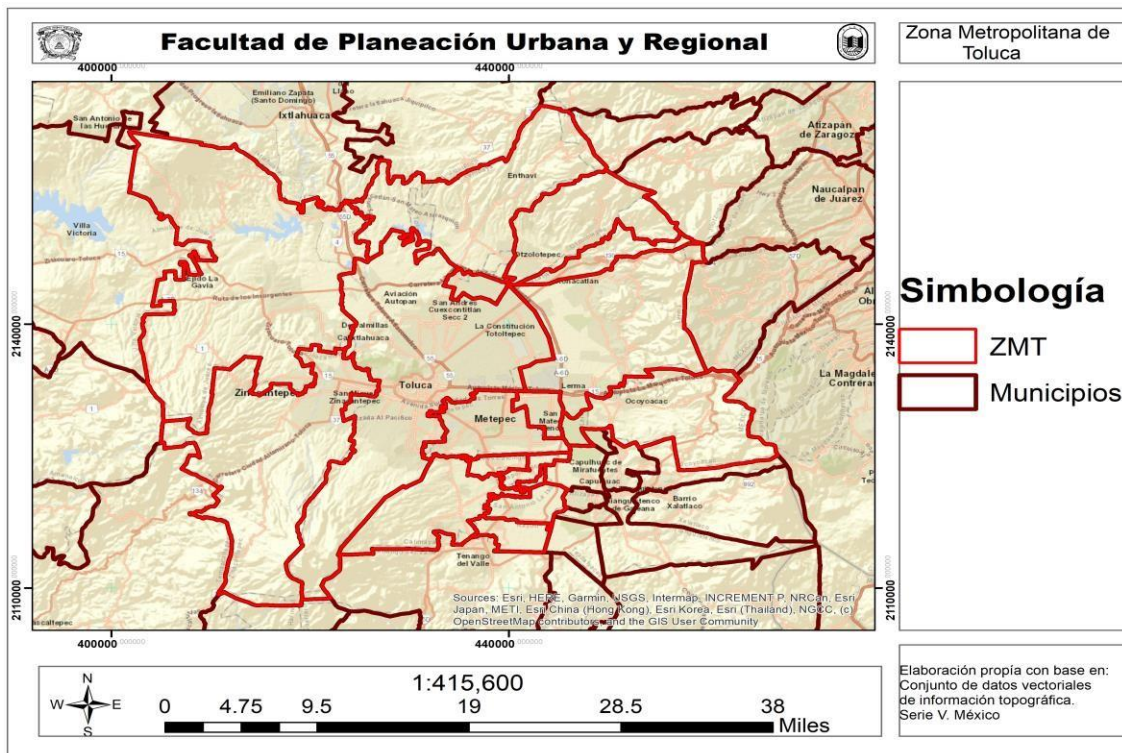
En el año 2004 se acuerda la creación de una delimitación interinstitucional donde la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), Consejo Nacional de Población (CONAPO) y el Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI) trabajaron en una metodología conjunta que facilitaría un marco general de estadística básica para la planeación, coordinación y administración de núcleos urbanos (INAFED, 2020).

Dentro de este marco se delimita que la zona metropolitana de Toluca para el año 2000 se integra por 12 municipios (Almoloya de Juárez, Calimaya, Chapultepec, Lerma, Metepec, Mexicaltzingo, Ocoyoacac, Oztolotepec, San Mateo Atenco, Toluca, Xonacatlán y Zinacantepec) mismos que albergan a 1, 4541, 801 personas en una superficie aproximada de 1,991 km² (CONAPO, 2021).

Entrada la primera década de los dos miles la zona metropolitana de Toluca pasa a conformarse de 15 municipios (añadiendo a Rayón, San Antonio la Isla y Temoaya a la delimitación anterior), los cuales albergan a 1,936,126 habitantes que ocupan una superficie aproximada de 2,203.2 km² (CONAPO, 2021).

Finalmente, para el 2015 según el INAFED (2020) la Zona Metropolitana de la ciudad de Toluca se integra por 16 municipios que contienen una población proyectada de 2,202,886 habitantes y que ocupan una superficie de 2,412 km²

Mapa.1 Zona Metropolitana de Toluca.



Fuente: Elaboración propia.

3.3 Dinámica policéntrica en la Zona Metropolitana de Toluca

Como se estableció en el apartado anterior, a partir de la segunda mitad del siglo XX la ciudad de Toluca empezó a recibir importantes intervenciones de capital privado derivado de la política de industrialización que atravesó todo el país, esto detonó el desarrollo urbano de forma acelerada en el resto del siglo, consolidando el fenómeno metropolitano en la década de los ochenta. Este crecimiento ha afectado la estructura urbana preexistente de la ciudad, transformándola, pasando de tener un solo espacio de centralidad comercial y de servicios al inicio de la década de los ochenta a tener una importante presencia policéntrica con la entrada del siglo XXI (Lobato & Rangel, 2013).

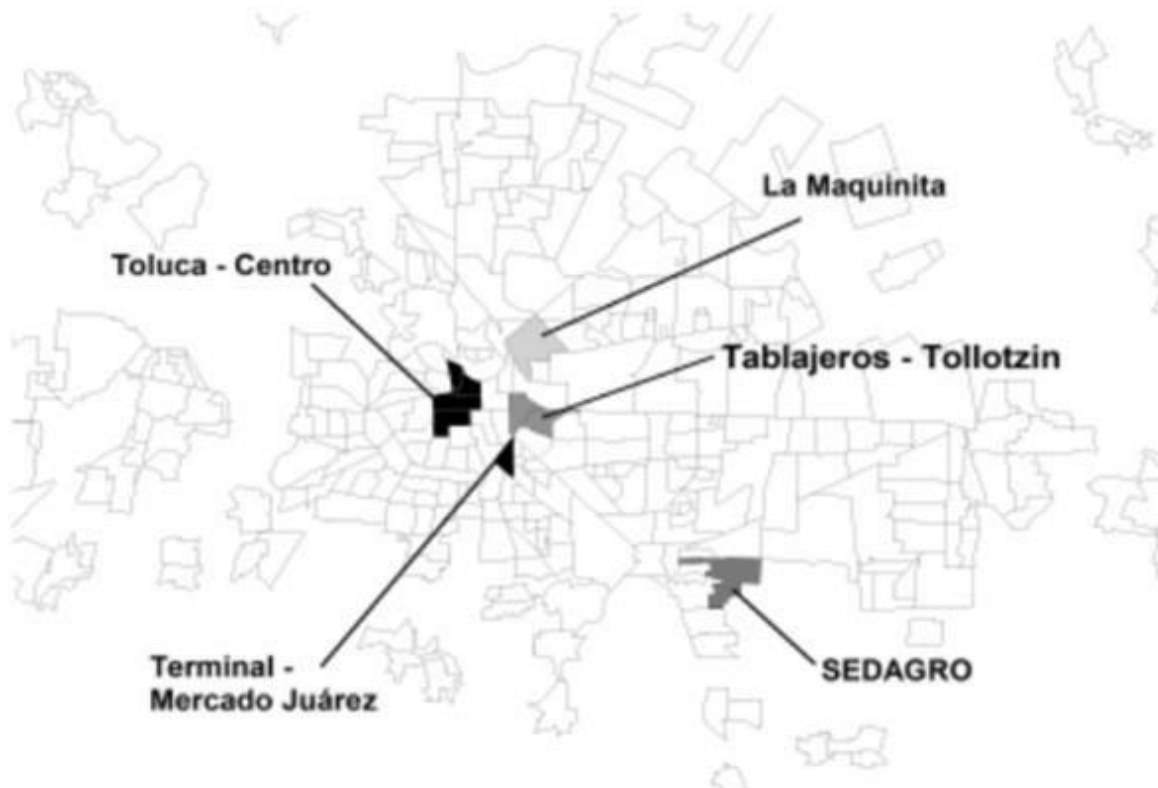
Este contexto de desarrollo urbano extensivo tuvo como resultado que se empezará a cuestionar el carácter monocéntrico de la urbe y se abriera el paso para la realización de investigaciones encaminadas a la identificación de posibles subcentros urbanos/nuevas centralidades, es así como Garrocho y Campos (2007) & Gaspar y Orozco (2015), identifican y desarrollan la dinámica que existía en la ciudad en la última década del siglo XX y la entrada del nuevo milenio.

Periodo 1994

Dentro de este primer periodo destaca la presencia de 5 subcentros de diferente jerarquía dentro de la zona metropolitana, siendo estos según Garrocho & Campos (2007):

1. Toluca Centro
2. La Maquinita
3. Tablajeros-Tollotzin
4. Sedagro
5. Terminal-Mercado Juárez

Imagen 19. Subcentros Urbanos Zona Metropolitana de Toluca, 1994.



Fuente: Garrocho & Campos, 2007.

Los rasgos preponderantes de estos subcentros, según Garrocho y Campos (2007), son las siguientes:

Centro Tradicional. Es el espacio de centralidad fundacional de la ciudad, es el dominante en el sector de actividad terciaria ya que sus 33,637 empleos representan el 30% del empleo terciario total de la Zona Metropolitana de Toluca. La oferta terciaria estaba enfocada en satisfacer las necesidades del sector gubernamental que concentraba con mayor intensidad su emplazamiento en esta zona.

Subcentro Tablajeros-Tollotzin. Conglomeraba un aproximado de 13,066 empleos terciarios enfocando la oferta de estos al sector público. Su surgimiento se explica mediante los primeros esfuerzos de descentralización de actividad gubernamental del centro histórico tradicional y por tener una localización privilegiada para captar pasajeros que tenían como destino principal la Ciudad de México y que dieron lugar a la aparición de una importante oferta de servicios (hoteles, bodegas de construcción, negocios de autopartes usadas, etc.)

Subcentro Terminal-Mercado Juárez. Como analizamos previamente este fue el primer subcentro surgido, para la década de los noventa con 4,047 empleos, se caracteriza por estar altamente conglomerado ya que ocupa solamente 34.7 ha y especializa su oferta de empleos en el sector de producción (2,457 empleos) y al consumidor. Su origen se explica por su alta accesibilidad y el importante flujo de personas que atrae la terminal de autobuses.

Subcentro La Maquinita. Contaba con 2,040 empleos mismos que tenían una alta especialización en servicios al productor. Su surgimiento se explica por su ubicación, ya que era punto de conexión de varias líneas de transporte urbano.

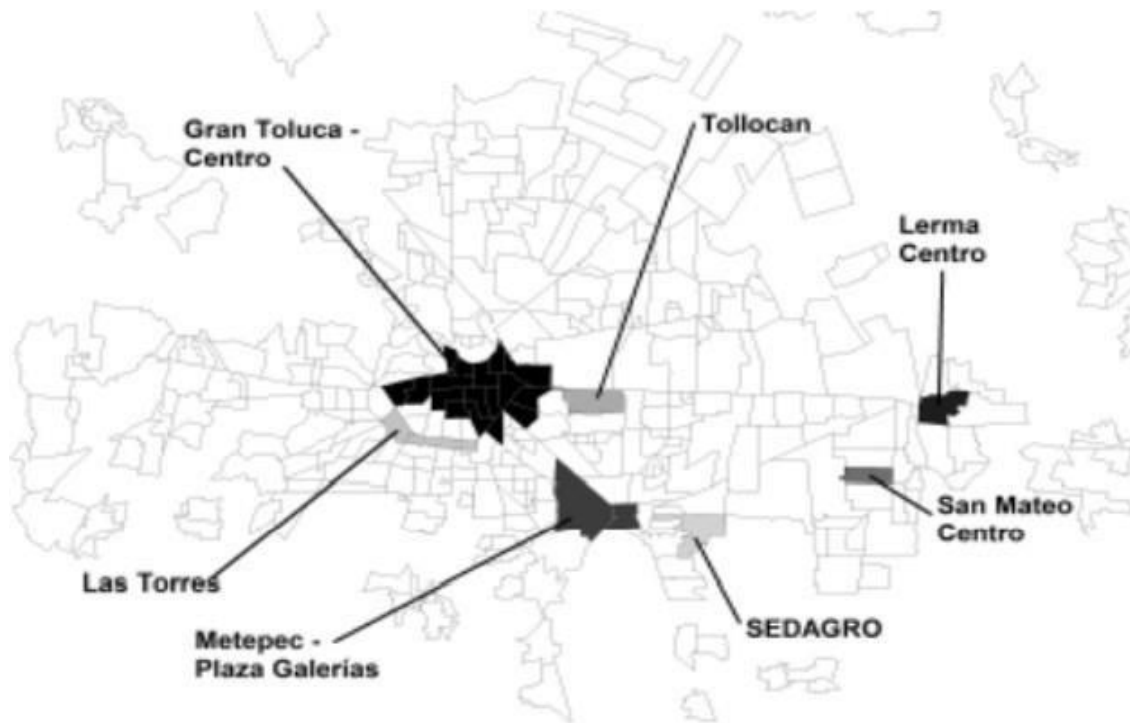
Subcentro Sedagro. Contaba 1,808 empleos, este subcentro tenía un carácter único ya que fue el único planificado orientado a la descentralización de actividad gubernamental del centro tradicional, por lo que tenía una alta demanda de personas que acudían a realizar trámites y que propiciaron el surgimiento de empleos que satisfacían a esos consumidores.

Periodo 1999

Dentro de este periodo la dinámica política, comercial, territorial y demográfica de la Zona Metropolitana provoco el surgimiento de otros dos subcentros, contabilizando siete en total.

1. Toluca Centro
2. Tollocan
3. Lerma Centro
4. San Mateo Centro
5. Sedagro
6. Metepec- Galerías
7. Las Torres

Imagen 20. Subcentros Urbanos Zona Metropolitana de Toluca, 1999.



Fuente: Garrocho & Campos, 2007.

Las principales diferencias respecto al periodo anterior según Garrocho & Campos (2007) son:

Centro Tradicional. Dentro del lapso entre estos periodos se presentó una importante expansión física, pues de las 177 ha que tenía en 1995 paso a tener 853 en 1999. A su vez, el ámbito del empleo también tuvo un importante incremento de 33,637 a 67,005 por lo que mantenía su preponderancia como el principal emplazamiento con la cualidad de centralidad pues los empleos ya mencionados representaban el 35% de servicios al productor, 28% de servicios al consumidor y 49% del sector público de toda la zona metropolitana.

Subcentro Las Torres. Este subcentro tiene su origen por la construcción de la vialidad Solidaridad-Las Torres a inicios de los noventa, la construcción de este eje de articulación vial representa otra muestra de la acelerada expansión de la ciudad ya que rebasaba el anillo conformado por el Paseo Tollocan, el cual mucho tiempo fue considerado como el límite de la ciudad. Otro factor relevante que se expuso en la teoría del capítulo uno y se demuestra en este subcentro es la relación de atracción que existe entre las vías de comunicación primarias y las actividades económicas, pues en la zona emergieron servicios educativos, de salud y del sector gubernamental provocando grandes flujos de usuarios hacia esa

parte de la ciudad, y, por lo tanto, el surgimiento de miles de empleos formales y no formales orientados al consumidor.

Subcentro Galerías Metepec. En este periodo este subcentro se caracterizó porque encontrábamos los empleos de mayor calidad en toda la zona metropolitana, ofertados principalmente por firmas de lujo, importantes cadenas comerciales y franquicias de renombre por lo que se alzó como el principal competidor comercial del Centro Tradicional.

Subcentro Lerma. Se localiza en la cabecera municipal y se ha integrado física y funcionalmente a la dinámica de la zona metropolitana por la instauración del corredor industrial. Se especializa en el empleo gubernamental.

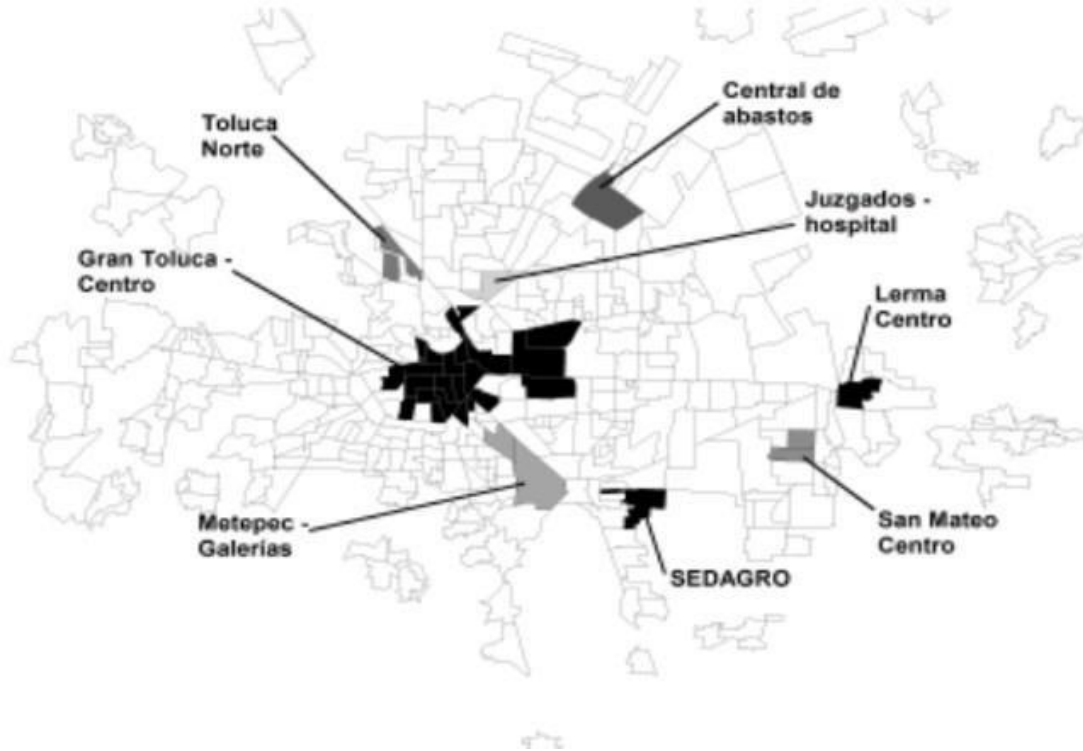
Subcentro San Mateo Atenco. Al igual que el anterior subcentro este se localiza en la cabecera municipal. También cuenta con una importante presencia de empleo gubernamental, pero se caracteriza por el empleo de servicios al consumidor, los cuales se atraen por la oferta especializada en productos de cuero y calzado.

Periodo 2004

La estructura de subcentros en este periodo es mucho más compleja que la del periodo inicial, dentro de este nuevo milenio surgen nuevos subcentros y desaparecen otros dejando el conteo en ocho en total

1. Toluca Centro
2. Toluca Norte
3. Central de Abastos
4. Juzgados Hospitales
5. Lerma Centro
6. San Mateo Centro
7. Sedagro
8. Metepec-Galerías

Imagen 21. Subcentros Urbanos Zona Metropolitana de Toluca, 1999.



Fuente: Garrocho & Campos, 2007.

Estos son los rasgos de mayor relevancia, según Garrocho & Campos (2007):

Centro Tradicional. Este centro mantiene su hegemonía metropolitana y se consolida en términos económicos, aunque empieza a tener un descenso en términos administrativos por los constantes esfuerzos por descentralizar esta actividad y por la competencia de otros subcentros. Incremento su magnitud de empleos en 3,005, cifras bajas si se comparan con los 33,368 del quinquenio anterior.

Subcentro Galerías Metepec. Presenta una importante consolidación ya que su empleo terciario aumenta en un 70% hecho significativo pues la mayoría de estos mantenían la tendencia del periodo anterior al ser ofertados por firmas exclusivas, franquicias, plazas comerciales, servicios financieros y de seguros.

Subcentro San Mateo Atenco: Aumenta el ámbito del empleo terciario en 105%, pasando de 1,635 empleos en 1999 a 3 325 en 2004. Se caracterizó porque el 92% de este auge en el empleo terciario lo concentraron los servicios al consumidor mientras que los empleos orientados a productor y del ámbito gubernamental se mantuvieron marginales.

Subcentro Central de Abastos: Se especializa en empleos orientados al productor y consumidor con una mínima cantidad de empleos gubernamentales con solo diez plazas correspondientes al 0.001 por ciento del subcentro.

Subcentro Sedagro. Continuo con la tendencia receptora de empleos descentralizados de carácter gubernamental del centro tradicional aumentando sus plazas en 655, más del 50% del periodo anterior.

Subcentro Toluca Norte. Tiene un giro mixto, aunque muestra preponderancia hacia servicios orientados al productor y sector gubernamental.

Subcentro Juzgados-Hospitales. Se conforma por la acción gubernamental por lo que es de tipo administrativo, el 80% del empleo está en el sector público.

Finalmente, dentro de este periodo desaparecieron los subcentros de Tollocan y Las Torres, el primero absorbido por la creciente dinámica del centro tradicional y el segundo debido al decremento del empleo gubernamental que resto dinámica frente a la competencia de otros subcentros.

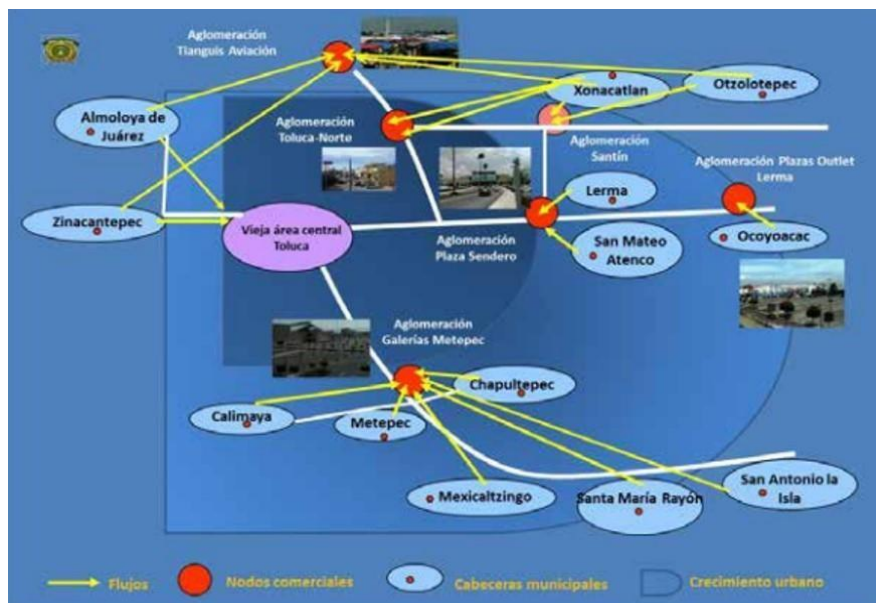
Periodo 2010

Este periodo es abordado por el estudio de Gaspar y Orozco (2015), en el cual podemos encontrar un total de seis centralidades urbanas y la fundacional, siendo:

1. Centralidad Toluca Centro
2. Centralidad Tianguis Aviación
3. Centralidad Toluca Norte
4. Centralidad Plaza Sendero
5. Centralidad Santín
6. Centralidad Plaza Outlet Lerma
7. Centralidad Galerías Metepec

Es importante destacar que en su estudio, Gaspar y Orozco (2015) no hacen mención de que parámetros o metodología usaron para definir las centralidades que aparecen en la imagen no..., se limitan a darles la distinción de aglomeraciones comerciales de relevancia y que los factores que afectaron su localización son económicos, territoriales y sociales.

Imagen 22. Centralidades Urbanas Zona Metropolitana de Toluca, 2010.



Fuente: Gaspar y Orozco, 2015.

El ejemplo gráfico expuesto en el trabajo, expone que esta nueva dinámica policéntrica ha servido para diversificar las opciones que tiene la población para satisfacer sus necesidades, de hecho, la centralidad fundacional del centro de Toluca pasa a recibir flujos predominantemente de los municipios de Almoloya de Juárez y Zinacantepec mientras que la centralidad de Galerías Metepec recibe los flujos de Calimaya, Chapultepec, Mexicaltzingo, Santa María Rayón y San Antonio la Isla.

Esta pérdida de importancia de la centralidad histórica del centro de Toluca esclarece que no ha sido capaz de adaptarse a el nuevo entorno de competición metropolitana, en donde las nuevas centralidades organizan su estructura en nuevos e innovadores formatos por lo que si no desarrolla políticas o estrategias que la reactiven quedará relegada dentro de esta nueva realidad territorial (Lobato y Rangel, 2013).

Las centralidades de Plaza Sendero y Plazas Outlet Lerma como ya se mencionó en el estudio de Garrocho y Campos, deben su consolidación al importante desarrollo que trajo consigo la actividad industrial de la zona la cual motivó que se edificaran centros comerciales e hipermercado, que hacen la función de anclas de atracción por su permanente oferta de comercio moderno y ocio. Por otro lado, las centralidades de Sauces y Toluca Norte tienen una función atractora para la satisfacción de las necesidades de estratos económicos medios y bajos. (Gaspar y Orozco, 2015).

Finalmente, y coincidiendo con el estudio de Garrocho y Campos, las centralidades de Toluca Centro y Galerías Metepec tiene una oferta especializada en comercio, cuidado de la salud, computación y medios de comunicación (Gaspar y Orozco, 2015).

3.4 Caracterización de las centralidades urbanas de la Zona Metropolitana de Toluca.

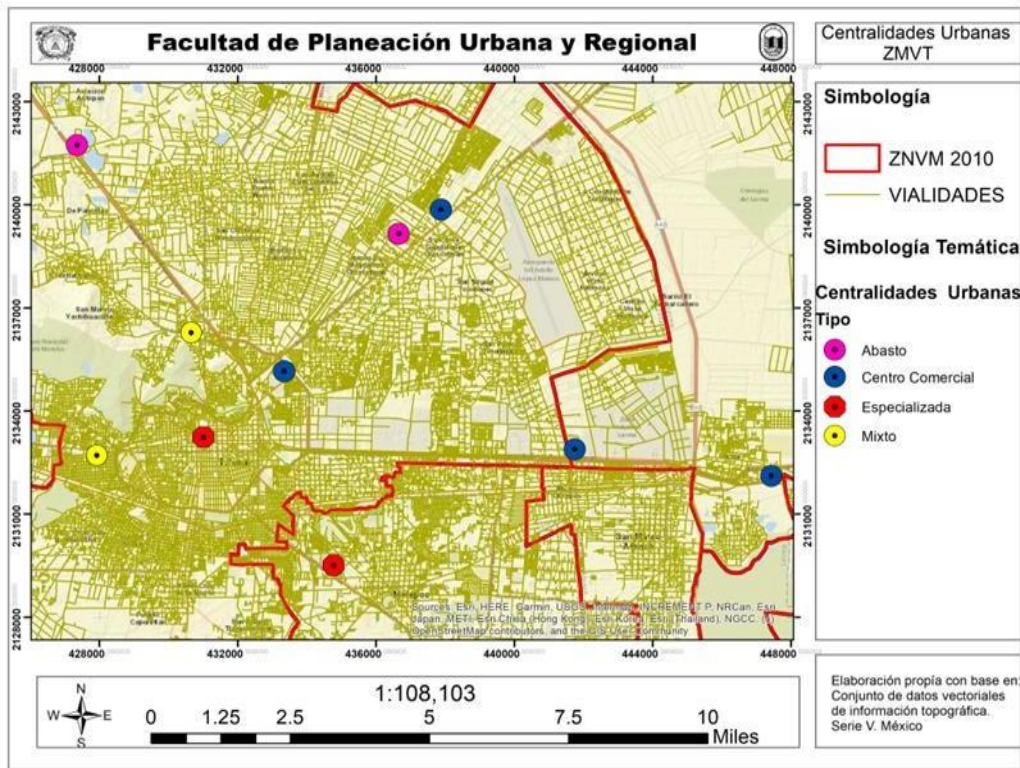
La identificación de nuevas centralidades urbanas es una tarea que suele ser abordada desde diferentes metodologías construidas a partir de múltiples variables según el autor, por lo que, intentar homogeneizar y totalizarlas dentro de la cambiante realidad territorial es una labor compleja.].

Es por esto que, para abordar el análisis que se realizó en este apartado se tomaron como base los trabajos de: Álvarez (2016), Alcántara (2018), De la Luz (2018), Garrocho y Campos (2007) & Gaspar y Orozco (2015), en ellos se analizaron coincidencias respecto áreas de estudio y características en común que sirvieron para conformar la clasificación que se muestra a continuación:

- Centralidades de Abasto
- Centralidades altamente especializadas
- Centralidades con base en centros comerciales
- Centralidades Mixtas

Esta clasificación es de utilidad para identificar los rasgos preponderantes de los diferentes espacios con la propiedad de centralidad dentro de la Zona Metropolitana de Toluca.

Mapa 2. Centralidades Urbanas en la Zona Metropolitana de Toluca, 2021.



Fuente: Elaboración propia.

Centralidades de Abasto.

Entre las similitudes identificadas del análisis de los trabajos de Garrocho y Campos (2007) & Gaspar y Orozco (2015) encontramos que ambos resaltan a la Central de Abastos de Toluca y el Tianguis Aviación-Autopan como importantes espacios con la propiedad de centralidad dentro de la dinámica urbana de la Zona Metropolitana de Toluca.

Si bien ambos equipamientos tienen diferentes niveles de jerarquía comparten su origen, ya que se construyeron para dar respuesta al acelerado crecimiento poblacional que caracterizó a la Zona Metropolitana de Toluca y que provocó un considerable incremento en la demanda de satisfactores. Esta demanda motivó la acción reactiva del Gobierno Estatal con la implementación en la década de los noventa de la Política de Abasto del Gobierno de Estado de México, la cual buscaba *“promover una estructura de abasto y comercialización desconcentrada, competitiva y suficiente, para atender a los grupos sociales más necesitados”* (Hernández y Romero, 2002, p.34).

La Central de Abastos y el Tianguis Aviación-Autopan se han convertido en la actualidad en importantes nodos, por su alta concentración de actividad comercial reflejada en la variada oferta de productos perecederos y básicos, además de fungir como un reproductor de dinámicas de cohesión social entre diversos agentes, al interior y exterior de sus instalaciones (Hernández y Romero, 2002).

Imagen 23. Central de Abastos de Toluca



Fuente: Trabajo en campo, julio 2021.

La Central de Abastos es un equipamiento de cobertura regional con un aproximado de 2,000 espacios orientados a la venta de artículos agropecuarios y de primera necesidad lo cual hace que ingresen diariamente a sus instalaciones un promedio de 40,000 personas (H. Ayuntamiento, 2019).

Por su parte, el Tianguis Autopan-Aviación es uno de los más importantes del centro de México ya que entre sus instalaciones y espacios de ocupación periférica se reúnen entre 12,000 y 25,000 comerciantes que buscan satisfacer las necesidades de un aproximado de 50,000 consumidores potenciales (Ortiz, 2015; Casas, 2017 citados por Blas, Thormé y Vizcarra, s.f.).

Como se expone en el primer y segundo capítulo los soportes físicos en materia de infraestructura vial son fundamentales para el desarrollo y consolidación de los espacios de centralidad, este aspecto no es una excepción para los caos de la Central de Abastos y el Tianguis Autopan-Aviación pues la importancia del transporte como eje de articulación en materia de abasto es un fundamental, por lo que, para los emplazamientos con esta función, es una condición necesaria para reducir los costos entre las áreas de producción y las áreas de consumo, como postulaba Von Thünnen (Chías y Pavón, 1996 citados por Hernández y Romero, 2002).

Es así como estas dos centralidades se articulan territorial, económica y socialmente por la carretera México-Naucalpan/Avenida José López Portillo en el caso de la Central de Abastos y por la Toluca - Ixtlahuaca de Rayón 63, en el caso del Tianguis, ambas de jerarquía estatal.

Centralidades especializadas

Como analizamos previamente dentro del proceso de metropolización de la ZMT los municipios de Toluca y Metepec han presentado mayor dinamismo económico y demográfico, esto ha tenido como consecuencia la modificación de su estructura interna. Esta modificación en su estructura preexistente se ve reflejado en los espacios con atributo de centralidad ya que, por parte de Toluca, la centralidad fundacional atravesó por un proceso de terciarización económica y en el caso de Metepec, los principales ejes viales consolidaron la actividad comercial y la oferta de servicios en el municipio, dando lugar al surgimiento y consolidación de la centralidad de “Galerías Metepec” (Valverde y Cárdenas, 2001).

La centralidad histórica de Toluca limita al norte con la calle Santos Degollado, al sur con Instituto Literario, el oeste su límite principal es la calle de Villada y al este con Pino Suarez. Se trata de un emplazamiento de carácter histórico que incluye dentro de su polígono a la Plaza de los Mártires, los principales edificios de índole gubernamental, diversos edificios públicos y religiosos, además de una variada oferta comercial y de servicios, estas propiedades son las que le otorgan el atributo de centralidad ya que la población se ve atraída no solo para satisfacer sus necesidades básicas o de consumo sino también como un espacio lúdico de carácter tradicional (Sánchez y Hernández, 2013).

Imagen 24. Centralidad Fundacional Toluca



Fuente: Dirección de Promoción Económica, Turismo y Empleo

En las últimas décadas este emplazamiento ha atravesado por un proceso de especialización en la oferta de actividades comerciales y de servicios, lo cual ha

tenido diferentes efectos, principalmente la expulsión poblacional hacia zonas periféricas debido al incremento en el valor del suelo y la intensificación en la oferta inmobiliaria en otros municipios; y la disminución de hasta un 50% en el comercio tradicional (Sánchez y Hernández, 2013).

Esta terciarización económica se ha caracterizado por el incremento en las ventas al por menor, la instalación de grandes cadenas de alimentos y electrodomésticos, ambulante y a nivel de subsector se observan alzas en artículos para el cuidado de la salud, refacciones, combustibles, tiendas de autoservicio y departamentales, sin embargo, estos últimos ejemplos pasaron a ser ofertados en modalidades comerciales que no tenían antecedentes preexistentes como es el caso de los hipermercados (Sánchez y Hernández, 2013).

Otro aspecto importante que resalta en el proceso de terciarización de la centralidad fundacional es que el comercio al por menor ha acentuado el fenómeno de la precarización laboral bajo la modalidad de feminización y adolecentización de la fuerza de trabajo, en esquemas de explotación, marcados por jornadas sin descanso ni prestaciones, donde miles de trabajadores carentes de derechos laborales, sin organización gremial ni contratación legal ocupan puestos desechables donde la rotación es constante (Aranda, 2005).

Por su parte, la centralidad de Galerías Metepec tiene un surgimiento identificado en la segunda mitad de la década de los noventa, en donde, como se aprecia en la tabla no. la aparición de importantes desarrollos habitacionales y fraccionamientos, principalmente orientados hacia estratos sociales medios y altos en el municipio motivaron la aparición de una pujante oferta de servicios y comercio que buscaban acaparar el consumo de los nuevos residentes, esto se dio bajo la modalidad de centros comerciales especializados “*Shooping Malls*”, que replicaban el modelo implementado en Estados Unidos y Europa (Lobato y Garrocho, 2013).

Tabla 4. Incorporación de suelo urbano a través fraccionamientos y de otras figuras legales de incorporación, 1935-1998.

Municipio	Fraccionamiento (medido en ha)	Otras figuras de incorporación (medido en ha)	Total (en ha)
Lerma	674.5107	616.596504	1,291.1072
Metepec	705.360,555	1,501.014624	2,206.37518
Ocoyoacac	109.917,563	1,045.607174	1,155.52474
Toluca	3,165.462,065	1,459,8.832326	1,776,4.2944
Zinacantepec	-	26.508377	26.508377

Fuente: Elaboración propia con base en Valverde y Cárdenas, 2001.

Esta centralidad se encuentra delimitada por el Boulevard Toluca-Metepec, Prolongación 5 de mayo, Boulevard Solidaridad Las Torres y la Avenida Estado de

México, importantes ejes articuladores hacia el oriente, poniente y sur del Estado, asegurando la accesibilidad hacia este emplazamiento (Lobato y Garrocho, 2013).

Imagen 25. Centralidad Galerías Metepec



Fuente: Trabajo en campo, agosto 2020.

La centralidad de Galerías Metepec se caracteriza por su rica oferta en servicios financieros, tiendas de autoservicio y departamentales, servicios educativos y de salud, así como servicios de alimentación, hospedaje y esparcimiento. Esta oferta sin lugar a duda se debe a la instauración en 1991 de Plaza Las Américas, centro comercial que detonó la proliferación de otros similares como Galerías Metepec y Pabellón Metepec, que replicaron el formato de tiendas ancla y que consolidaron la propiedad de centralidad de esta zona, haciéndola incluso equipararse en importancia a la centralidad fundacional pues esta presenta una especialización en forma de *power center comercial*³⁶ (Lobato y Garrocho, 2013).

Centralidades con base en centros comerciales.

Como lo repasamos en el primer capítulo, en las últimas 3 décadas los “Malls”, “Shopping centers” o centros comerciales se han erigido como un icono de la nueva globalización económica que ha permeado en el contexto metropolitano en Latinoamérica, erigiéndose como nuevas centralidades cuyo poder estructurador territorial es innegable ya que los ciudadanos las han abrazado no solo como lugares en los que pueden satisfacer sus necesidades de consumo, sino también como nuevos espacios públicos (Paquette, 2007).

³⁶ Agrupamientos de varios centros comerciales con tiendas ancla y almacenes especializados de gran formato (big-boxes), organizados alrededor de estacionamientos contiguos y con actividades comerciales complementarias, aprovechando la accesibilidad que ofrecen la confluencia de vialidades primarias

Esta dinámica es la que se puede identificar en los casos expuestos para este apartado de la clasificación.

Sendero

El surgimiento de la centralidad Sendero está íntimamente relacionado con el cambio en la dinámica económica derivado de la industrialización, ya que con la instauración del corredor industrial Toluca-Lerma los flujos poblacionales aumentaron de manera sin precedentes haciendo que este municipio fuera un objetivo claro para desarrolladores de complejos comerciales.

Otro elemento que jugó un papel fundamental para el desarrollo urbano de los municipios de la zona nororiente fue la instauración del Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT), equipamiento altamente especializado que es un detonante de actividad económica debido a su alto grado de influencia (Ledezma, 2018).

De esta manera, la centralidad se caracteriza por tener presencia de actividad industrial muy diversificada donde unidades dedicadas a automóviles, autopartes, cobre y sus manufacturas, plásticos, maquinaria y equipo, aparatos eléctricos y electrónicos, aparatos metálicos y productos farmacéuticos son las de mayor preponderancia (Ledezma, 2018).

Además, dos sectores han destacado como los de mayor preponderancia al interior del polígono, el primero es el hotelero, pues como consecuencia de la instauración del AIT diversas cadenas hoteleras de alto prestigio y de categoría de 4 y 5 estrellas se han instaurado; y el segundo, el de centros comerciales, donde la construcción de Plaza Sendero, que contiene en su interior un complejo de cines, un hipermercado y un club de membrecía, desencadenó el arribo de firmas bancarias y de restaurantes (Ledezma, 2018).

Tlacopa.

Esta centralidad se localiza al noreste del municipio de Toluca, en torno al punto de intersección entre las vialidades primarias Alfredo del Mazo y José López Portillo, en donde se encuentra la mayor parte de los enclaves comerciales, aunque el polígono de influencia se extiende a las delegaciones: Independencia, La Maquinita y San Lorenzo Tepatlán (De la Luz Orozco, 2018).

Imagen 26. Centralidad Tlacopa



Fuente: Trabajo en campo, mayo 2022.

A partir de la década de los noventa el comportamiento económico de esta centralidad cambio, ya que la instauración de la tienda departamental Carrefour detonó la proliferación de comercios similares como fueron Plaza Luna, Plaza el Punto, Plaza Isabel, Walmart, Puerto Madero, todas ellas localizadas sobre Alfredo del Mazo, conformando un corredor comercial que constituiría el punto principal de atracción poblacional hacia esta zona (De la Luz Orozco, 2018).

Además de las actividades antes mencionadas, también podemos caracterizar el comercio de tipo venta de abarrotes, micro comercio y venta de productos para la construcción como predominantes dentro de esta centralidad, concentrándose principalmente en el centro de la delegación de San Lorenzo Tapatlán, donde se encuentra la Iglesia y el Mercado, por lo que existe una dinámica de relaciones socioeconómicas, de carácter tradicional pues el centro de este poblado tiene un carácter histórico (De la Luz Orozco, 2018).

Cabe resaltar que el proceso de proliferación de comercio complementario a las tiendas departamentales desplazó las actividades comerciales “tradicionales” que tenían lugar en el polígono de estudio, principalmente los pequeños talleres dedicados a la herrería y carpintería, los cuales desaparecieron de la realidad económica de la centralidad,

Santín

La centralidad de Santín tiene su origen en la búsqueda del aprovechamiento de puntos estratégicos para la construcción de desarrollos comerciales por parte del capital privado. Esto debido a que la construcción de Multiplaza Santín por parte de Grupo Frisa (cadena desarrolladora de centros comerciales a nivel nacional) se explica por la búsqueda de capitalizar la demanda de satisfactores que

desencadenó la aprobación del desarrollo de los conjuntos habitacionales “Los Sauces, Los Sauces II y Los Sauces III, en parte de los terrenos que ocupa la antigua Hacienda Santín y por el aprovechamiento de los altos índices de movilización que genera el AIT, pues este queda a aproximadamente, 10 minutos del emplazamiento (Pacheco, 2013 y Multiplaza, s.f.).

Se encuentra ubicada al nor-poniente de la ciudad de Toluca, en el entronque entre la carretera Naucalpan-Toluca y el Boulevard Miguel Alemán, vías de comunicación primaria de carácter regional, lo que garantiza la conectividad hacia este emplazamiento (Pacheco, 2013 y Multiplaza, s.f.).

Esta centralidad se caracteriza por la variedad de servicios y comercios que se ofertan, donde destacan las cadenas de autoservicio (Walmart y Sam’s Club), cadenas de comida rápida, servicios financieros y el complejo de Cines, lo que es muy atractivo para la población que reside en el conjunto urbano Sauces, para la delegación de San Mateo Otzacatipan y para el municipio de Xonacatlán (Multiplaza, s.f.).

Outlet Lerma.

La centralidad Outlet Lerma se origina en el año 2001 con la construcción de la plaza comercial, al igual que en el caso de la centralidad de Sendero busca aprovechar las ventajas de localización que proporciona la carretera México-Toluca.

Imagen 27. Centralidad Outlet Lerma



Fuente: Las Plazas Outlet Lerma (2020) <https://lasplazasoutlelerma.com.mx/galeria.php>

Por otro lado, y a diferencia de la Centralidad de Sendero, no solo tiene como objetivo capitalizar clientes potenciales de los municipios que colindan con la

carretera México-Toluca (Lerma, San Mateo Atenco, Ocoyoacac y Toluca), sino que también busca beneficiarse de la influencia que ejerce el CBD más importante de México, Santa Fe. Esta situación queda clara cuando revisamos la propaganda de apertura del centro comercial, la cual promocionaba a esta como “el Outlet de la Ciudad de México”, remarcando su cercanía de solo 15 minutos de Santa Fe, en clara tendencia a la relación megalopolitana que han entablado las urbes de Toluca y Ciudad de México (Ortiz, Ballesteros & Bolaños, 2017).

Se caracteriza al igual que en los otros casos expuestos por su rica oferta en servicios y comercio, donde podemos identificar tiendas departamentales y de autoservicios, cadenas de comida rápida, restaurantes y un complejo de cine.

Centralidades Mixtas

Toluca Norte.

Se encuentra localizado en la zona noroeste del municipio de Toluca, comunicado principalmente por la vialidad primaria Toluca-Ixtlahuaca de Rayón/Toluca-Atlacomulco. Este subcentro es identificado por los trabajos de Garrocho & Campos (2007) y Gaspar & Orozco (2015), como un emplazamiento con la propiedad de centralidad con un giro de actividades mixto.

Se caracteriza por su oferta de servicios gubernamentales pues en su polígono se encuentra la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Estado de México, la Junta de Caminos del Estado de México y el Instituto Hacendario del Estado de México; pero además también podemos destacar la presencia de importantes instituciones educativas donde resalta la Facultad de Contaduría y Administración de la UAEM, CONALEP Plantel Toluca y el SEIEM; finalmente, un importante giro comercial sobre la calle Papaloapan donde la tienda de autoservicio Bodega Aurrera, capitaliza las necesidades de consumo del pueblo de Santa Cruz Azcapotzaltongo.

Conclusión del capítulo.

Podemos concluir que, en México, durante todo lo largo del siglo XX, tuvieron lugar diversos procesos que afectaron de forma notoria la realidad urbana del país. Entre estos resaltan los de índole económica donde en primera instancia se encuentra el proceso de industrialización, adoptado como principal motor económico y que al igual que en los casos de Perú, Bogotá o Ecuador, caracterizados en el capítulo anterior, ocasionó que las ciudades tuvieran que adecuar su estructura y soporte físico para afrontar retos como la accesibilidad, migraciones campo-ciudad en escala masiva, vivienda y dotación de servicios básicos.

En segunda instancia se encuentra la introducción del modelo económico neoliberal en las últimas décadas del siglo XX, la economía nacional transitó de una base industrial a una predominantemente comercial y de servicios. Esto volvió

a repercutir de manera determinante en la cambiante realidad de las ciudades, pues la competencia por los mejores emplazamientos para obtener acumulación de capital fue la lógica que articuló el desarrollo urbano, de esta manera surgieron nuevos fenómenos socio-territoriales como: nuevas centralidades, terciarización y cambio de uso de suelo en centros históricos, proliferación de desarrollos habitacionales en zonas otrora periféricas, y nuevas modalidades de oferta comercial, como los centros comerciales.

Estos fenómenos devinieron en una ciudad muy diferente a la que se conoció en siglos anteriores pues el desarrollo urbano compacto pasó a ser un paradigma caducó, reemplazado por las grandes urbes cuyas dinámicas económicas, sociales, políticas y territoriales rebasaron sus límites político-administrativos consolidando diversas zonas metropolitanas e incluso, megalopolitanas.

Este contexto explica las transformaciones que ha atravesado la ciudad de Toluca pues al igual que en el resto del país a partir de la segunda mitad del siglo X han tenido lugar diversos acontecimientos que hicieron que la urbe pasara de ser un paraje sin importancia en la dinámica económica regional del centro del país a constituirse como una de las ciudades de mayor dinamismo a nivel nacional. Esto se consolidó con la maduración de la ZMT que no solo mantiene relaciones con los municipios que la conforman, sino que también constituye una megalópolis con la ZMVM.

En cuanto a la estructura urbana de la ciudad de Toluca podemos concluir que dentro de su periodo fundacional atravesó por un proceso de conglomeración alrededor de la plaza de armas y edificios públicos más importantes por parte de la población endémica, al igual que en los casos de Quito y Lima repasados previamente. Este proceso como se expuso en el primer capítulo de esta investigación, fue modelado por Alex Borsdorf en su estudio de la ciudad latinoamericana, en donde menciona que las ciudades se desarrollan en torno a un único espacio de centralidad, esta afirmación no es concordante para el caso de la ciudad de Toluca, ya que, si bien existía un espacio de centralidad principal, la lógica urbana se configuraba bajo una lógica de policentrismo religioso-barrial, donde había múltiples espacios con el atributo de centralidad, por lo que se desmonta la creencia que el fenómeno de las nuevas centralidades nace con el advenimiento de la ciudad fordista, es más preciso concluir que tiene antecedentes anteriores, lo único que cambia es la caracterización de las mismas.

Esto refuerza el enfoque crítico de esta investigación en la que se postula que los modelos y teorías nos sirven para identificar rasgos característicos que nos permiten acercarnos al estudio de los fenómenos socio territoriales, más no deben ser considerados como explicaciones que se encuadraran con todos los contextos bajo los que se busquen comparar.

Dentro del periodo colonial las dimensiones físicas de la ciudad de Toluca permanecieron relativamente inalteradas, sin un crecimiento importante, no fue

hasta entrada la segunda mitad del siglo XX que esto cambio, con la introducción de la actividad industrial en la urbe, que tuvo como resultado el agresivo aumento de población y mancha urbana. Este fenómeno puede ser explicado desde el postulado sobre la producción del espacio urbano de Castells, en esta menciona que dentro del proceso de producción del espacio existen tres variables que se relacionan entre sí y tienen como producto final el espacio, estas son:

- Sistema económico
- Sistema político-institucional
- Sistema ideológico (L'Huillier, 2021).

Dentro de este planteamiento, el sistema económico se entiende como el modo de producción, este determina la estructura social misma que dentro de su expresión configura el espacio urbano (L'Huillier, 2021).

Aterrizando para el caso de la ciudad de Toluca, con la introducción la política de sustitución de importaciones se cambió la base económica predominante, esto motiva a que el ámbito político-institucional adecue los marcos normativos (gestión municipal o planes de desarrollo urbano) para facilitar la interacción armónica de la triada: producción, consumo e intercambio lo que derivó la construcción de vivienda, construcción de Paseo Tollocan y la instauración del corredor industrial Toluca-Lerma como clúster de actividad económica especializada, entre otros. Estas modificaciones alteran la percepción ideológica de las personas que habitan el espacio, mismas que también terminan por participar en el proceso de construcción de este.

Este proceso se repite con la entrada del modelo económico neoliberal, que al modificar la base económica con el fin de eliminar las barreras librecambistas provocó que el ámbito político-institucional adecuara el marco normativo, específicamente en los artículos 27 y 115 constitucional, que permitieron la incorporación del suelo en propiedad social al desarrollo urbano lo que termino por consolidar el proceso de formación de zonas metropolitanas, pues como vimos en el desarrollo del apartado 3.2, a partir de la década de los noventa proliferó la incorporación de suelo al ámbito urbano mediante figuras como los conjuntos urbanos y fraccionamientos.

Dentro de este contexto metropolitano es donde se multiplican las centralidades urbanas como suelen ser entendidas por la literatura especializada, es decir, como puntos en el espacio urbano que movilizan hacia sus emplazamientos a una cantidad importante de personas por la importante cantidad de comercio y servicios, en ocasiones especializados, que aglomeran.

Ahora bien, el objetivo de agrupar y posteriormente caracterizar las centralidades urbanas fue el de ampliar el análisis y la comprensión de las dinámicas que tienen lugar en cada una de ellas, esto nos permitió dilucidar que si bien la presencia de comercio y servicios es uno de los atributos determinantes de las centralidades

urbanas en el caso de la ciudad de Toluca, reducir el análisis a estas dos variables sería caer en un reduccionismo importante pues, casos como el de la centralidad Tlacopa, que además de tener una importante oferta de servicios y comercio también cuenta con actividad comercial minorista- tradicional relacionada a la presencia de un tianguis alrededor de su Iglesia, atributos que sin lugar a duda contribuyen a la propiedad de centralidad con la que cuenta esta zona.

Capítulo 4: Descripción y Análisis de la Zona de Estudio (Nueva Centralidad Zona Oxtotitlán)

El objetivo general del capítulo es realizar el análisis del comportamiento demográfico, dinámica de creación de vivienda, unidades económicas y perfil de consumo de la población residente en el área de estudio para el periodo de 1980-2020, esto con el fin de identificar las transformaciones que han tenido estos rubros derivados de la conformación y consolidación de la centralidad urbana.

La metodología que se utilizó para este análisis se basó en la selección de variables identificadas en los modelos teóricos de estructuración del territorio y casos de estudio, presentes en los capítulos 1 y 2 de la presente investigación.

El capítulo se encuentra estructurado en dos apartados, los cuales tienen el siguiente contenido:

- El primer apartado consta de las características generales de centralidad en donde se estable su localización y los antecedentes de la zona.
- El segundo apartado consta del análisis de las variables socioeconómicas y territoriales, que nos permite determinar cuáles han sido las transformaciones que han tenido lugar en el área de estudio.

4.1 Características Generales

Localización del polígono de Estudio.

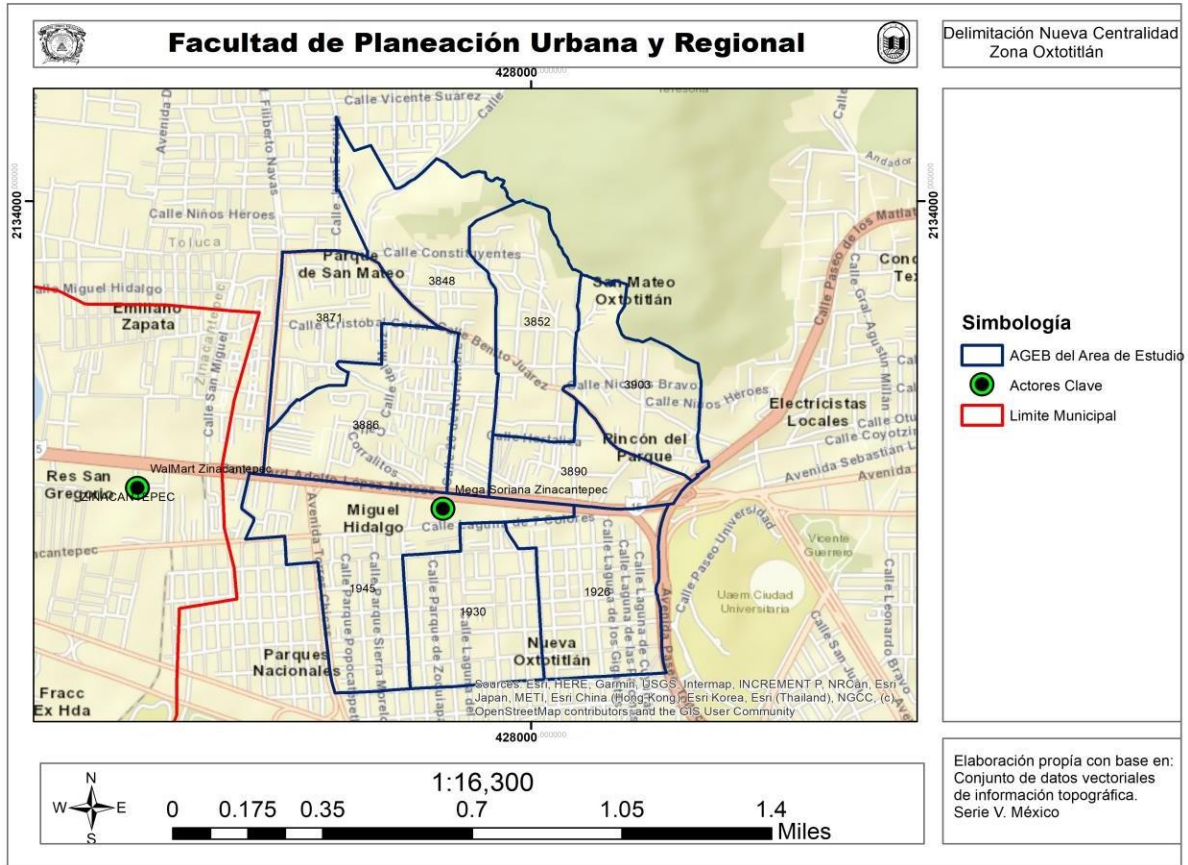
La Nueva Centralidad Zona Oxtotitlán, como se observa en el mapa número 3 se localiza al oriente del municipio de Toluca, colindando con el municipio de Zinacantepec, específicamente en el punto de intersección de las vialidades primarias Avenida Paseo Tollocan y Boulevard Adolfo López Mateos, donde se hace presente uno de los puntos de mayor cantidad de establecimientos comerciales y de servicios.

Para realizar el estudio de la centralidad se optó por abordar el análisis mediante la utilización de Área Geoestadística Básicas (AGEB)⁴, esto debido a que físicamente la centralidad no se encuentra localizada en una única delegación por lo que se consideró que el uso de las AGEB otorgaría mayor especificidad y mejor manejo de la información.

⁴ INEGI define a las AGEB como la extensión territorial ocupada por un conjunto de manzanas que generalmente son de 1 a 50, perfectamente delimitadas por calles, avenidas, andadores o cualquier otro rasgo de fácil identificación en el terreno y cuyo uso del suelo sea principalmente habitacional, industrial, de servicios, comercial, etc. Este tipo de AGEB se asigna en áreas geográficas de localidades que tengan una población igual o mayor a 2,500 habitantes, o bien que sea cabecera municipal independientemente del número de habitantes de acuerdo con el último Censo General o Censo Nacional de Población y Vivienda.

Las AGEB delimitadas como polígono de estudio son las siguientes: 3871, 3886, 3848, 3852, 3890, 3903, 1945, 1930 y 1926.

Mapa 3. Localización de la Nueva Centralidad Zona Oxtotitlán.



Fuente: Elaboración propia con base en conjunto de datos vectoriales de información topográfica Serie V, México.

Antecedentes del polígono de estudio.

Como se presentó en el capítulo anterior, la conquista hispana del Valle Matlazincó inició un fenómeno de reconfiguración social, económica y territorial de la zona mediante el proceso de congregación que derivó en la conformación de la Villa de San José, misma que constaba, además de las edificaciones propias de la nueva lógica hispana con 6 barrios sujetos de origen nativo.

Este proceso no fue ajeno a la zona de estudio de la presente investigación, pues al igual que en los barrios fundacionales sujetos a la Villa de San José también hubo un proceso reconfiguración mediante la asignación de un patrono y la congregación de los asentamientos humanos que se encontraban dispersos en las inmediaciones de las faldas del cerro de “La Teresona”, conformándose de esta manera la Aldea de Oxtotitlán (Iracheta, 2015).

La posterior construcción en la Aldea de la iglesia dedicada al patrono San Mateo, determinó el inicio de un fenómeno en el cual no solo se anexo al barrio de Oxtotitlán a la rotación de fiestas y compromisos comunitarios (Fernández y Urquijo, 2005), sino que también marcó la pauta del desarrollo de la actividad económica en las inmediaciones del templo, factor que interviene de manera determinante al atributo de centralidad que presenta la zona en la actualidad.

También es importante resaltar que el devenir del tiempo llevó a que el barrio de Oxtotitlán se incorporará al sistema de relaciones sociales y comerciales que conformaban la estructura policéntrica barrial-religiosa que según Lievanos (2016) existía en el Valle para el año 1835.

Una vez atravesado el tumultuoso y complejo periodo colonial del territorio nacional, tuvieron lugar importantes cambios que repercutieron en los ámbitos económico, social, político y territorial; entre estos, destacó la repartición de tierras, la cual inició en 1915 derivado de la proclamación del Plan de Ayala y que sentó las bases para que posteriormente se registrará en la Reforma Agraria en el artículo 27 de la Constitución General de la Republica en el año 1917 (Montes de Oca, 2001, p. 5).

La Reforma Agraria “*consistió en la expropiación de tierras a los hacendados y su entrega a los campesinos creando los ejidos*” (Cárcar, 2016, p. 2)

Derivado de este contexto, en el año 1915 inició el proceso de repartición de tierras en la ciudad de Toluca. Para el caso de la zona de estudio, los 972 habitantes que tenía San Mateo Oxtotitlán en 1918 promovieron la repartición de tierras para su comunidad, la cual después de varias confrontaciones y solicitudes se dio de la siguiente manera:

- 500 ha en 1924, afectando las haciendas La Garcesa y Barbosa.
- 120 ha en 1936, afectando el rancho de Altamirano (Montes de Oca, 2001).

De esta manera fu como se conformó el uso de suelo en propiedad social (Ejidatario) de San Mateo Oxtotitlán.

La dinámica urbana de la urbe Toluqueña empezó a dinamizarse a partir de la segunda mitad del siglo XX con la entrada de la política de recepción industrial, que coadyuvó al inicio del desarrollo de promociones inmobiliarias y de infraestructura, teniendo como obra estandarte Paseo Tollocan, un eje vial trazado a mediados de la década de los setenta que buscaba mejorar la distribución del tránsito vehicular foráneo. El cumulo de estos factores y elementos, propiciaron la expansión acelerada de la mancha urbana de la ciudad (Hoyos, Castillo & Marce, 2010).

Este proceso de expansión absorbió paulatinamente a los poblados periféricos del centro histórico, derivando en un proceso de conurbación a mediados de los

ochenta y consolidación como continuo urbano en los noventa, lo cual fue observable en las áreas urbanas de: San Buenaventura, Calputitlán y San Mateo Oxtotitlán (H. Ayuntamiento de Toluca, 2003).

Para inicios del año 2000, San Mateo Oxtotitlán es una de las 24 delegaciones que conforman el municipio de Toluca, además es de las 10 que están integradas físicamente a la ciudad (H. Ayuntamiento de Toluca, 2003).

Finalmente, la administración 2013-2015 del Municipio de Toluca consideró que era necesario modificar la estructura administrativa del municipio, debido al considerable crecimiento urbano y poblacional que seguía presentando este.

Esta modificación provocó que se pasará de tener 24 delegaciones a un total de 47, las cuales fueron consideradas mediante criterios "*poblacionales, de identidad local, de continuidad geográfica y condicionantes urbanísticas y territoriales*" (H, Ayuntamiento de Toluca, 2013, p.5).

Esto repercutió en el área de estudio, ya que la otrora delegación de San Mateo Oxtotitlán fragmento sus límites político-administrativos dando lugar a las nacientes delegaciones de Nueva Oxtotitlán y Adolfo López Mateos. Esta situación es un indicador de la importante dinámica en procesos sociales, económicos y territoriales que tuvo la centralidad en las últimas 3 décadas.

4.2 Dinámica de formación de la nueva centralidad.

Tal como se expuso en los modelos conceptuales de la ciudad jardín y ciudad latinoamericana formulados por Howard (1898) y Borsdorf (2003) la expansión periférica de la mancha urbana es uno de los factores que intervienen en el proceso de conformación de nuevas centralidades urbanas.

Este fenómeno es identificable en los casos de estudio de Quito, Ciudad de México, Lima y Bogotá en donde se repitieron dos patrones referentes a la ocupación del suelo urbano en zonas y poblados otrora periféricos

El primero es que este proceso es una repercusión directa del proceso de industrialización que atravesaron las distintas ciudades, en donde las clases sociales con menor poder adquisitivo ocuparon de manera informal los emplazamientos periféricos y a su vez, empezaron a tener lugar los primeros indicios de desarrollos inmobiliarios orientados a clase media y alta.

El segundo hace referencia a que, con la introducción del modelo neoliberal el cual otorgó la mayor parte del control del desarrollo urbano al capital privado, llegó el punto de mayor auge en cuanto a la promoción de desarrollos inmobiliarios.

Este par de patrones en cuanto a la ocupación de suelo son identificables para el caso de la conformación de la centralidad de la zona Oxtotitlán, pues como se expuso en el tercer capítulo de investigación, después de la introducción de la

política de industrialización en la urbe Toluqueña la zona Oxtotitlán a partir de la década de los setenta se convirtió en el principal receptor de población de bajos ingresos, que mediante la ocupación informal del suelo transformaron la vocación predominantemente agrícola que prevalecía hasta ese momento.

Esta recepción de población de bajos ingresos provocó el crecimiento del antiguo barrio que databa del proceso de congregación de pueblos de indios y que había proliferado alrededor de la iglesia de San Mateo, pero principalmente, fue el causante del surgimiento de la colonia actualmente popular, Nueva Oxtotitlán en el extremo sur de la zona de estudio.

A su vez, el segundo patrón identificado en los casos de estudio es fácilmente observable en la zona de estudio, pues según recorridos de campo y comparación de fuentes cartográficas, esta ha atravesado en el periodo 1990-2020 por una importante dinámica en cuanto al desarrollo de promociones inmobiliarias dirigidas principalmente a estratos socioeconómicos medios, ver tabla 5.

Tabla 5. Dinámica de promociones inmobiliarias en la zona de estudio.

AGEB	Promociones	No. De viviendas	Tipología	Década
3871	Parques de San Mateo	53	Residencial	Durante la década de 2000
	Rinconada Colonial Sierra Morelos	35	Residencial	Durante la década del 2000
	PROTINBOS	40	Popular	Durante la década de 1990
	Vera Monte Residencial9	50	Residencial	Durante la década del 2000
	Privada Tierra y Libertad, sección I, II y III	225	Popular	Durante la década del 2010
3852	-	-	-	-
3886	Fraccionamiento Parque Sierra Morelos	121	Popular	Década de 1990
	Fraccionamiento El Trigo	-	Residencial	Década de 1990
	Lomas de San Mateo	20	Popular	Década de 2010
	La Rivera I, II y III	-	Popular	Década de 1990
	Residencial Sn.Mateo	121	Residencial	Década 2000
3890	Monte Alban Residencial	46	Residencial	Década del 2010
	Rincón del Parque	49	Popular	Década de1990
3903	-	-	-	*
3848	S/N	37	Popular	Década del 2000
1945	-	--	-	-
1926	-	-	-	-
1930	-	-	-	-
Total	13	797	-	-

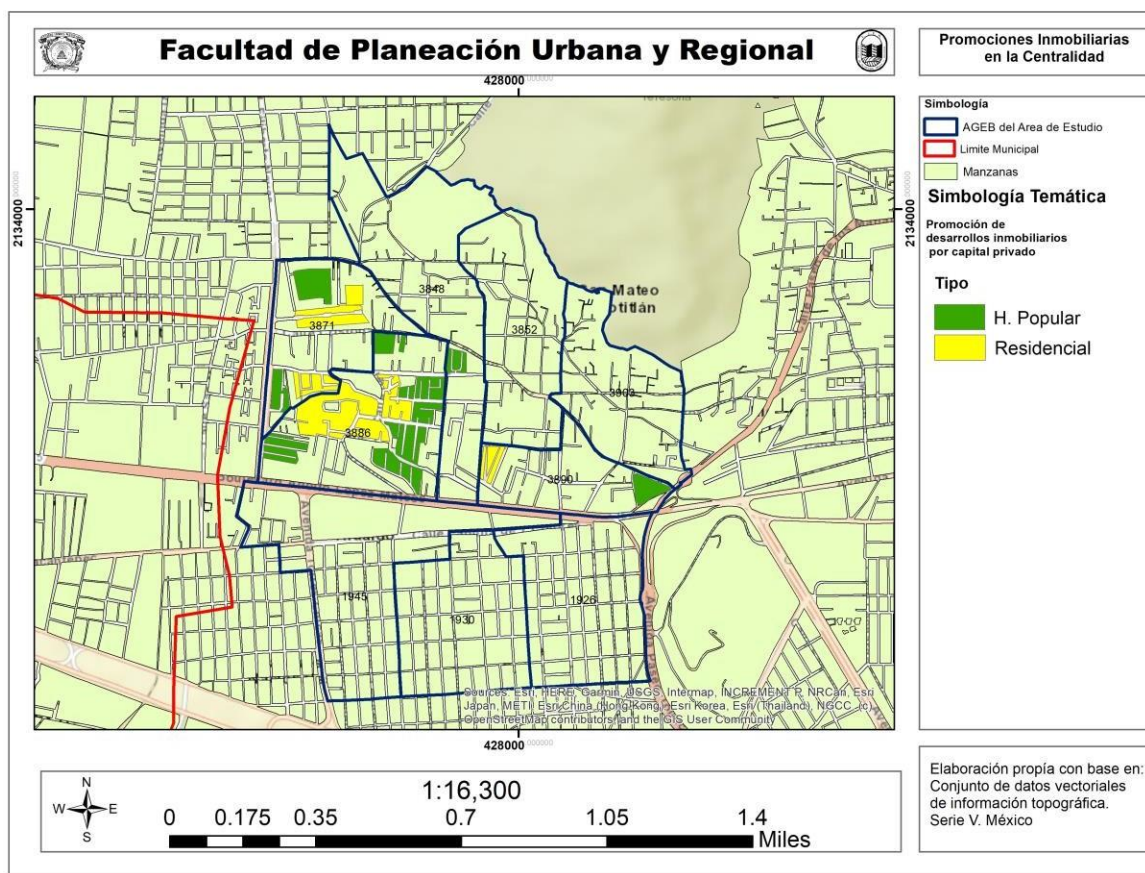
Fuente: Elaboración propia con base en H. Ayuntamiento de Toluca, 1997; Inventario Nacional de Vivienda, 2015 y trabajo en campo.

La centralidad alberga un total de 13 promociones de vivienda, mismas que se concentran en los AGEB 3871, 3886, 3890 y 3848. Del total de las promociones inmobiliarias existentes en la centralidad encontramos que 38.5% fueron desarrolladas en la década de los noventa, 38,5% a partir de los dos miles y 23% a partir del dos mil diez. Estas cifras exponen que en el caso de la centralidad el periodo de mayor intensidad en cuanto a promociones inmobiliarias fue en 1990-2010, para el periodo 2010-2020 se experimenta un fenómeno de desaceleración.

Territorialmente destacan dos fenómenos, el primero es que los AGEB con mayor cantidad de promociones de vivienda en la centralidad son el 3886 y 3887 con 5 cada uno, estos se encuentran a mayor proximidad de los principales actores económicos de la centralidad, las tiendas de autoservicio.

El segundo fenómeno que destaca es que en el periodo neoliberal los inversores de capital optaron por no desarrollar promociones inmobiliarias en el sur de la zona de estudio, es decir, donde se localizaron los estratos socioeconómicos de menor poder adquisitivo, que como repasamos anteriormente se instauraron en la zona sur del polígono de estudio a partir de la década de los setenta, ver mapa 4.

Mapa 4. Desarrollo de vivienda en la nueva centralidad zona Oxtotitlán.



Fuente: Elaboración propia con base en conjunto de datos vectoriales de información topográfica. Serie V, México.

A su vez, también es importante destacar que la tipología de vivienda predominante en cuanto a las promociones desarrolladas en la centralidad es la de popular con 53.9%, la tipología residencial solamente tiene 46.1%, lo cual expone el perfil socioeconómico que se buscó consolidar en la zona norte de la centralidad.

Imagen 28. Tipología de vivienda popular y residencial presente en la centralidad.



Fuente: Trabajo en campo septiembre y octubre, 2021

Las distintas dinámicas de ocupación del suelo que ha atravesado la centralidad provocan que el panorama territorial sea fragmentado, coincidente a lo que expone Borsdorf (2003), en la última etapa de su modelo de la ciudad latinoamericana. Al igual que en el modelo existe evidencia de una configuración socioespacial donde se puede identificar una mezcla de unidades económicas de distinta jerarquía con urbanizaciones cerradas, viviendas populares y tradicionales que anteceden al periodo de mayor dinamismo en cuanto a la urbanización de la zona.

Mencionado esto, a continuación, se presenta la tabla que resume la dinámica en el ámbito de la vivienda de la centralidad. En ella se engloba el resultado de los distintos procesos mencionados previamente.

Tabla 6. Vivienda en la nueva centralidad zona Oxtotitlán.

AGEB	Vivienda Totales	% Viviendas Habitadas (V.H.)	Promedio de Ocupación en la vivienda	% V.H. que disponen con energía eléctrica	% V.H. que disponen de agua entubada	% V.H. que disponen de drenaje	% V.H. que disponen de línea de teléfono fija	% V.H. que disponen de internet
3871	522	85.8	3.4	99.8	99.3	99.8	71.7	83.9
3852	686	88.5	3.95	100.0	99.5	99.3	46.3	59.8
3886	872	87.6	3.23	100.0	99.6	99.7	74.3	86.5
3890	478	82.0	3.47	99.7	100.0	100.0	57.7	77.6
3903	538	89.0	4.22	99.6	99.8	100.0	49.5	58.9
3848	639	86.5	3.77	99.8	99.5	99.8	50.6	68.4
1945	1062	86.3	3.75	99.8	99.3	99.5	43.1	65.0
1926	1079	85.3	3.54	99.9	99.7	100.0	42.8	69.7
1930	1116	89.7	3.74	99.3	99.3	99.4	36.4	53.5
Total	6992	87%	-	99.8	99.5	99.7	50.4	68.6

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2020

Se encontró que de las 6,992 viviendas totales que existen en la centralidad 87% están habitadas, de estas, el 99.8% disponen de luz eléctrica, 99.5% agua entubada, 99.7% drenaje, 50.4% línea telefónica y 68.6% internet; finalmente de las 6,080 viviendas habitadas en la centralidad se registra un promedio de ocupación por vivienda de 3.4 personas.

Estos porcentajes totales dan un panorama general en cuanto a la cobertura de servicios a la vivienda de la centralidad, en donde, los considerados básicos (agua, energía eléctrica y drenaje) según los criterios propuestos por la Comisión Nacional de Vivienda (CONAVI), tienen una alta cobertura en todos los AGEBS, pues ninguno presenta porcentajes menores al 99% de cobertura de servicio.

En donde se presenta variación significativa en cuanto a los servicios a la vivienda es en los rubros de línea de teléfono fija e internet, estos rubros son ofertados por empresas privadas y suelen estar asociados a estratos socioeconómicos con un mayor poder adquisitivo.

Para el caso de la centralidad, el mayor porcentaje de cobertura en este par de rubros se encuentra en los AGEBS 3886, 3871 y 3890, asimismo los AGEBS con menor porcentaje en la dotación de estos rubros son 1930, 3852 y 3903.

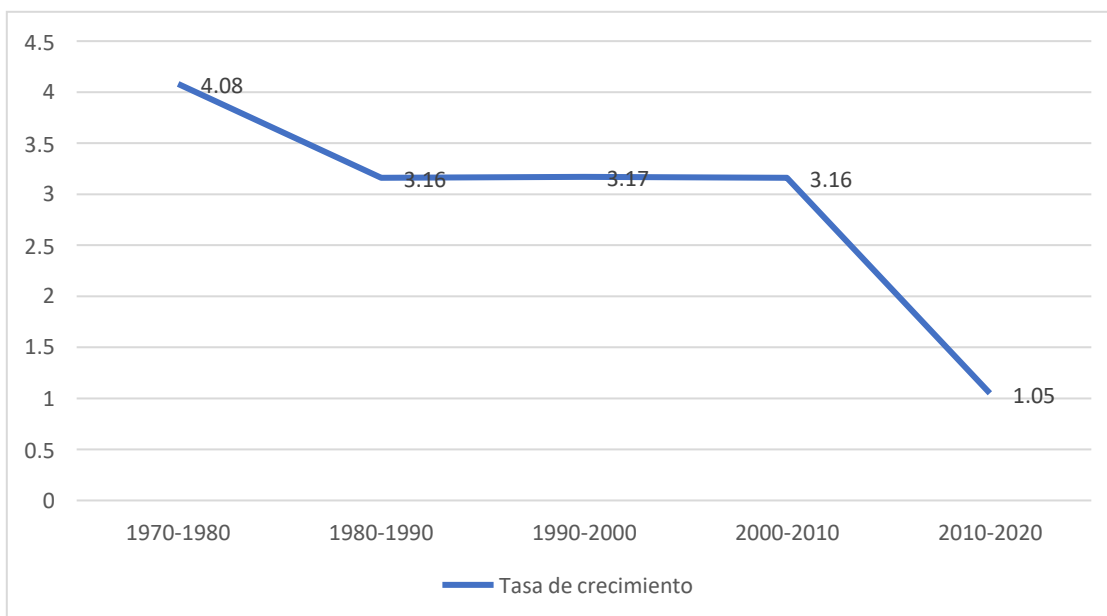
Ahora bien, estas diferencias en cuanto a la dotación de servicios a la vivienda en la centralidad motivan a indagar los factores causales.

Mediante la revisión de la información estadística por AGEBS del Censo de Población y Vivienda 2020, se encontró que los AGEBS que tienen mayor dotación de los servicios de línea de teléfono fija e internet corresponden a los que han sido sujetos a promociones de vivienda desarrolladas por capital privado, ver mapa 4.

Esta relación causal nos permite realizar la hipótesis que las personas que adquirieron viviendas mediante las promociones de vivienda desarrolladas por capital privado tienen un mayor poder adquisitivo lo que les permite acceder a la satisfacción de mayores servicios de la vivienda, mediante la contratación por empresas privadas.

Otra relación causal significativa en cuanto al ámbito urbano es que con el aumento en la producción de vivienda de un lugar también hay un significativo incremento en cuanto a la densidad de población, situación que se postuló explícitamente en los casos de Colombia y Ciudad de México; y que también ocurrió en distintas zonas del municipio de Toluca, tal es caso de Oxtotitlán, ver grafica 1 y tabla 7.

Grafica 1. Tasa de crecimiento poblacional del municipio de Toluca, periodo 1970-2020.



Fuente: Elaboración propia con base en Censo general de población y vivienda 1970, 1980, 1990 y Censo de población y vivienda 2010 y 2020.

El cálculo de la tasa de crecimiento de Toluca permite resaltar que el periodo 1970-1980 marcó el punto máximo de algidez poblacional en el municipio, para posteriormente entrar en un periodo estabilización que perduró hasta el 2010, donde ha iniciado un importante proceso de desaceleración demográfica con una disminución porcentual de 2.11.

En cuanto al comportamiento demográfico⁵ en la centralidad Oxtotitlán, a partir de la década de los ochenta aconteció una dinámica de crecimiento demográfico

⁵ Los datos correspondientes a los años 1980 y 1997 corresponden a la totalidad de la delegación de San Mateo Oxtotitlán en los respectivos periodos, esto porque la diferenciación por AGEB se implementa por el INEGI a partir del año 2010. A su vez, no fue posible retomar datos de los

relativamente sostenido, exceptuando el último periodo analizado, dinámica congruente a lo acontecido con el municipio, ver tabla 7.

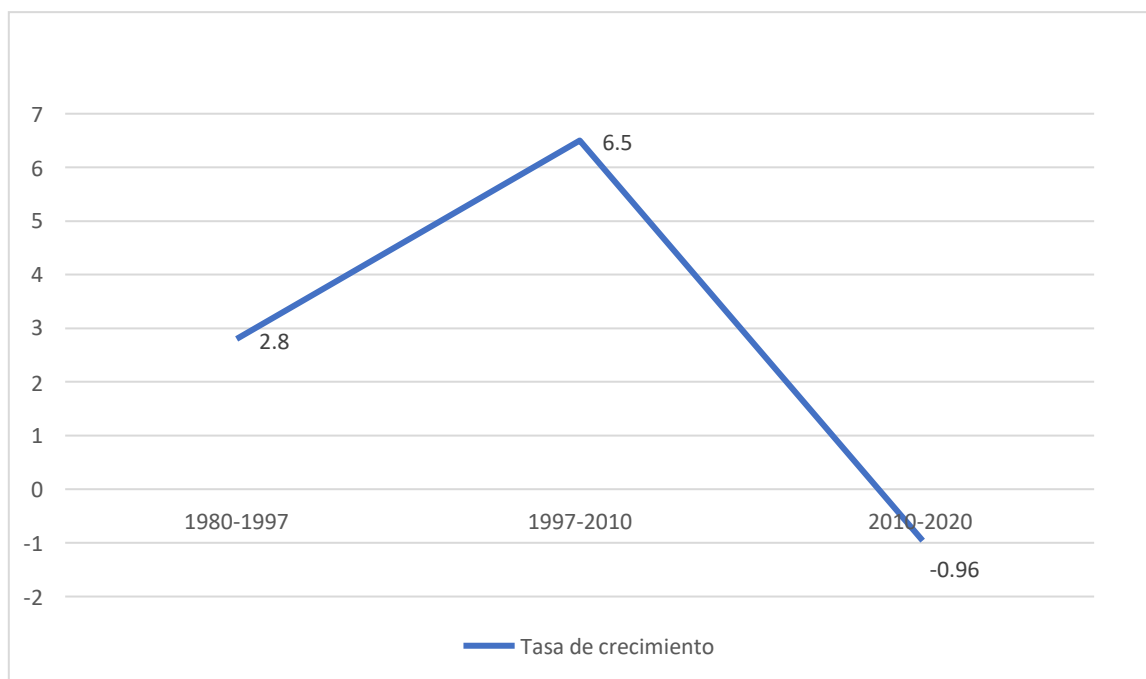
Tabla 7. Crecimiento Demográfico de la nueva centralidad zona Oxtotitlán, 1980-2020.

Año	1980	1997	2010	2020
Población	6,601* ⁶	10,465*	23,075	20,943

Fuente: Censo de Población y vivienda 2010 y 2020 y H. Ayuntamiento de Toluca 2000 y 2003

Las tasas de crecimiento demográfico, en relación con los datos previamente expuestos son las siguientes:

Gráfico 2. Tasa de crecimiento poblacional de la nueva centralidad zona Oxtotitlán, 1980-2020.



Fuente: Elaboración propia con base en Censo de Población de Vivienda 2010 y 2020 y H. Ayuntamiento de Toluca 1997.

Como podemos observar, de la década de los ochenta para finales de los noventa la población comenzó con dinámicas de crecimiento, aumentando un total 3,864

censos generales de población y vivienda del 2000, 1990 y 1980 porque la dinámica demográfica de San Mateo Oxtotitlán no se identificaba como una localidad censal, sino se consideraba dentro de la generalidad del Municipio de Toluca.

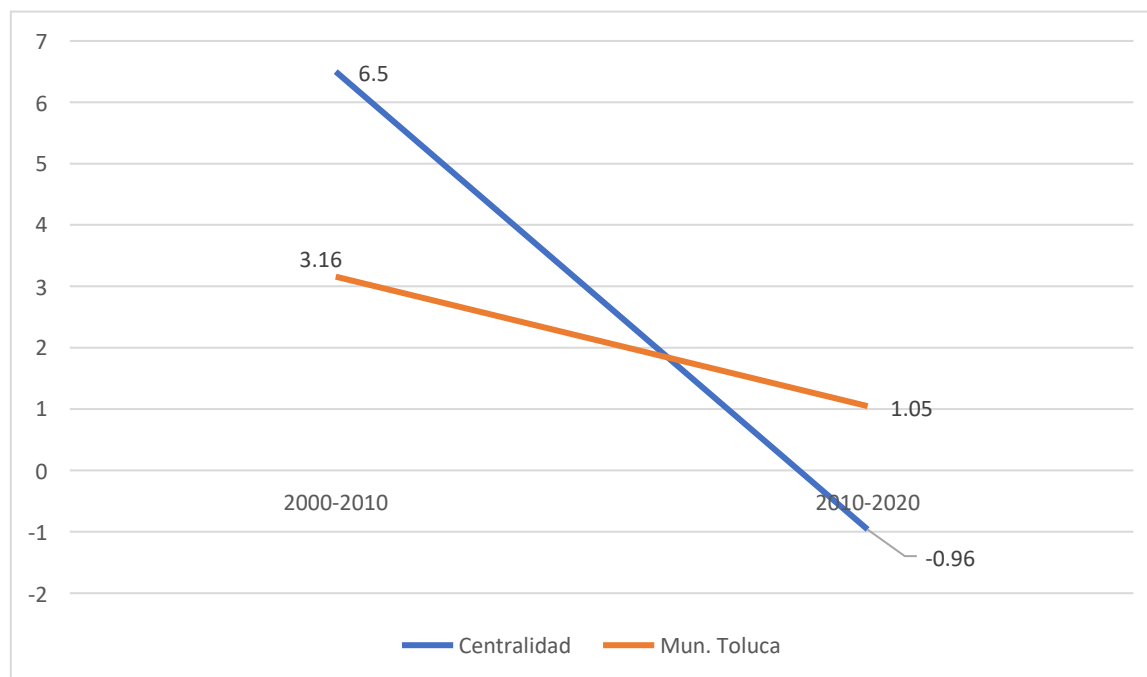
habitantes, un porcentaje aproximado de 63.08 con una tasa de crecimiento del 2.8%.

Para el siguiente periodo, encontramos los datos más significativos en relación con la dinámica demográfica de la centralidad en el umbral analizado, pues la población aumento un total de 12,610 habitantes, siendo un porcentaje de 45.4 con una tasa de crecimiento aproximada de 6.5%, este dato es significativo pues es coincidente con el periodo neoliberal en donde tuvo lugar el periodo de mayor intensidad en cuanto al desarrollo de promociones inmobiliarias en la centralidad, ver tabla 5.

En cuanto al último periodo analizado, encontramos que se presenta una variación en cuanto a la dinámica del comportamiento demográfico, pues está cambio en relación con los anteriores periodos, ya que por primera vez se registra disminución de población, específicamente 2,132 habitantes y un porcentaje de decremento de 9.2%.

Al comparar los datos demográficos obtenidos por la centralidad y el municipio encontramos comportamientos similares.

Grafica 3. Comparativo en el comportamiento de las tasas de crecimiento poblacional de la nueva centralidad zona Oxtotitlán y el municipio de Toluca.



Fuente: Elaboración propia con base en censo general de población y vivienda 2000, censo de población y vivienda 2010 y 2020 y H. Ayuntamiento de Toluca 2003.

Según lo que expone la gráfica 3 para los dos periodos analizados⁷ coincide el notable descenso en la dinámica de crecimiento demográfico, destacando que la centralidad presenta los picos más altos en ambos, teniendo incluso tendencia negativa para el último periodo.

Recapitulando, los análisis de las cifras nos permiten dilucidar que la dinámica de crecimiento demográfico de la centralidad Oxtotitlán, ha sido tan importante dentro del umbral analizado que incluso rebasó la tendencia que marcaba el municipio, esto se demuestra en las tasas de crecimiento globales de ambos, es decir, considerando los 40 años de análisis, en donde la centralidad Oxtotitlán presenta un porcentaje total de 2.93, ligeramente superior al del municipio de Toluca que totaliza 2.36.

Transformación de las unidades económicas.

Con base en el análisis realizado en el segundo capítulo de la presente investigación se encontró que con la entrada del periodo neoliberal en las ciudades de Quito, Lima, Bogotá y Ciudad de México se intensificó el fenómeno de instauración de centros comerciales en las áreas otrora periféricas, factor que coadyuva a la conformación de nuevas centralidades urbanas.

La instauración de centros comerciales viene precedida de una lógica de acaparamiento de la nueva demanda de satisfactores que existe en estas zonas, pues como se expuso anteriormente, estas se vieron sujetas a un acelerado proceso de urbanización, el cual se dio mediante la ocupación informal del suelo o la promoción de desarrollos de vivienda.

Cabe resaltar el hecho de que, en los casos de estudio previamente mencionados, Quito, Ciudad de México y Bogotá atravesaron un proceso de reconfiguración de la oferta comercial que existía en los lugares circundantes a los nuevos centros comerciales, dando lugar al surgimiento de comercio complementario al mismo el cual busca aprovechar la lógica de economías de aglomeración para atraer a consumidores potenciales.

Este fenómeno se replicó en la zona de Oxtotitlán en donde antes de la metropolización y la entrada del modelo neoliberal en la urbe Toluqueña, las principales actividades económicas de la zona eran el comercio al mayoreo y menudeo de productos de canasta básica, pequeñas actividades manufactureras, y actividades agrícolas, estas últimas en una proporción muy baja debido al cambio de uso de suelo. Entre los establecimientos más comunes se encontraban negocios pequeños, primordialmente: papelerías, misceláneas, torterías, tortillerías, panaderías, rosticerías, entre otros (H. Ayuntamiento de Toluca, 2000).

⁷ Para proceder con el análisis comparativo se optó por considerar la población de 1997 como dato correspondiente al año 2000, esto debido a la imposibilidad de obtener el dato correspondiente al XII Censo General de Población y Vivienda 2000, ya que este aún no consideraba al AGEB como delimitación territorial aplicable.

En cuanto a las actividades manufactureras, tradicionalmente existían talleres adaptados en casas particulares que elaboraban rebosos y tapetes, para inicios del siglo XXI, estos contabilizaban 35. (H. Ayuntamiento de Toluca, 2000).

También es relevante mencionar que desde hace aproximadamente seis décadas se realizan tianguis los miércoles y domingos, actividad muy concurrida entre la población ya que se conglomeraban para socializar y comprar productos perecederos, ropa y artículos de plástico, lo cual hasta la actualidad representa uno de los principales atributos que dotan de la cualidad de centralidad al polígono de estudio (H. Ayuntamiento de Toluca, 2000).

Para el inicio de la primera década del nuevo siglo y debido a los múltiples procesos económicos, sociales y territoriales que se expusieron en el tercer capítulo de esta investigación, tuvo lugar una importante tendencia de reconfiguración económica en la zona, la cual es coincidente con los casos de estudio previamente mencionados y que hicieron que Oxtotitlán pasará a fungir según Garrocho y Lobato (2013) como un subcentro comercial minorista, con importante crecimiento en rubros como bienes para el hogar, salud, hospedaje, esparcimiento, servicios de alimentación y educativos de carácter público y privado; además, también resalta la tendencia de especialización en el sector vehicular, combustibles y autopartes

Esta dinámica de tercerización y conformación de la centralidad se consolidó al igual que en los casos de estudio, con la construcción e inicio de funciones de los actores económicos clave Walmart Adolfo López Mateos y Comercial Mexicana (ahora Soriana) posteriormente al año 2000, los cuales a su vez atrajeron la instauración de comercio complementario, como ferreterías, instituciones bancarias, farmacias, gasolineras y cadenas restauranteras multinacionales que buscaban satisfacer las necesidades de la población preexistente en la zona y la que llegó con los nacientes desarrollo de unidades habitacionales de clase media y alta, ver tabla XX. (Hernández y Villagrán, 2014).

Imagen 29. Walmart Adolfo López Mateos y Mega Soriana Adolfo López Mateos



Fuente: Trabajo en Campo, septiembre 2021.

En la actualidad, las actividades económicas del sector terciario (comercio y servicios) son las de mayor preponderancia dentro de la realidad económica de los últimos diez años⁸ en la zona de estudio, para el 2020⁹ estas ocupaban 48.3 y 42.1% respectivamente, mientras que las actividades del sector secundario (manufactura/industria) representan solamente el 9.7% de las unidades económicas totales, ver tabla 8.

Para el comportamiento general de las unidades económicas, se identificó que hay evidencia de crecimiento sostenido, pues dentro del periodo analizado aumentaron un total de 210, el cual representa una tasa de crecimiento media anual de 1.7, cabe destacar que esta tasa es inferior a la mostrada en el mismo periodo en el municipio, la cual asciende a 3%.

Tabla 8. Unidades Económicas por Sector de actividad, periodo 2010-2020.

Sector Económico	Comercio			Manufactura			Servicios		
	2010	2015	2020	2010	2015	2020	2010	2015	2020
AGEB									
3871	23	27	30	3	4	3	27	35	36
3852	69	78	83	13	12	15	36	39	47
3886	49	45	47	6	4	8	50	33	51
3890	38	47	42	5	8	5	21	26	25
1945	108	151	141	22	24	33	99	98	146
3903	25	30	27	4	4	5	6	12	9
3848	60	99	79	3	9	5	47	29	66
1926	101	113	103	18	25	27	135	122	120
1930	73	77	76	12	11	22	43	32	51
Total	546	667	628	86	101	127	464	426	551

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Directorio de Unidades Económicas (DENUE), 2010, 2015 y 2020.

En cuanto al análisis del comportamiento por sector económico de los tres periodos para los que se cuentan con datos, encontramos que hay menciones importantes a resaltar.

En el caso de las actividades manufactureras se identificó qué, pese a que es el sector con menor número de unidades económicas en la década analizada, no

⁸ Los datos vectoriales correspondientes al Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) solo cuentan con disponibilidad de consulta a partir del año 2010, lo que determino el umbral de análisis de esta investigación

⁹ Se consideraron los datos del 2020/04 como límite para el análisis de unidades económicas, con el fin de evitar el sesgo provocado por el surgimiento del virus SARS-CoV-2.

está atravesando por un periodo de extinción dentro de la realidad económica de la centralidad, pues del periodo 2010 al 2015 hay una tasa de crecimiento media anual del 3.2% y para el periodo 2015 al 2020, 4.7%, dando un incremento total de 41 unidades económicas para la década analizada.

Cabe resaltar que en el rubro de las actividades manufactureras ya no existen talleres de elaboración de tapetes, actividad artesanal que, aunque ya se venía realizando de manera reducida, para finales de la década de los noventa aún mantenía 35 establecimientos en el polígono de la centralidad. Este fenómeno es relevante porque coincide con lo acontecido en la centralidad Tlacopa, que como vimos en el capítulo 3, también presentó el fenómeno de desaparición de actividades económicas de corte tradicional-artesanal, específicamente talleres de herrería-carpintería.

El sector servicios, dentro del periodo analizado ha tenido un comportamiento poco homogéneo, pues dentro del primer quinquenio, tuvo una tasa de crecimiento anual del -1.7%, el cual, para el siguiente quinquenio se revirtió, registrando una tasa de crecimiento de 5.3, un aumento significativo de 125 unidades económicas en cinco años.

Por parte de las actividades del sector comercio y correlacionado con las variaciones porcentuales del sector de servicios, hay comportamiento volátil pues en el periodo 2010 al 2015 presentó una tasa de crecimiento de 4.0%, el cual se revirtió para el periodo 2015 al 2020, el cual registro una tasa de crecimiento de -1.5%, disminuyendo 39 unidades económicas.

El análisis de los datos nos permite inferir que la centralidad presenta terciarización económica con preponderancia al sector comercio, aunque con importante crecimiento en cuanto a los servicios en los últimos 5 años analizados.

Ahora bien, con el fin de poder identificar las actividades económicas predominantes en el polígono de la centralidad se procedió a desagregar los giros de las unidades económicas en las categorías de: comercio al por mayor, comercio al por menor, servicios privados y servicios públicos

Comercio al por menor

El comercio al por menor se define según el Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte, México SCIAN 2018 como el *“sector comprende unidades económicas dedicadas principalmente a la compra-venta (sin transformación) de bienes para el uso personal o para el hogar para ser vendidos a personas y hogares, aunque en algunas ocasiones esos productos también se comercializan a negocios, como el comercio de gasolina o de automóviles. Comprende también unidades económicas dedicadas a revender mercancías sin haberlas comprado, es decir, las reciben de otras unidades económicas con las cuales comparten la misma razón social”* (INEGI, 2018, p. 46).

Este sector es el de mayor preponderancia en cuanto a la realidad económica de la centralidad, pues concentra un total de 607 unidades económicas, ver tabla 9.

Este dato es otra referencia de las características en cuanto a la propiedad de centralidad que tiene la zona a Oxtotitlán, pues retomando la teoría de lugares centrales de Christaller (1933) se expone que un lugar central además de ordenarse jerárquicamente dentro del espacio urbano tiene a la comercialización al por menor como principal función económica.

Tabla 9. Unidades Económicas del giro comercio al por menor en la Centralidad.

Tipología	No. Unidades Económicas	Porcentaje
Abarrotes	168	27.7
Otros	120	19.8
Papelerías	51	8.4
Cárnicos	51	8.4
Venta de Ropa	36	5.9
Refaccionarias	32	5.3
Pisos y recubrimiento	21	3.5
Recauderías	19	3.1
Ferreterías	19	3.1
Regalos	18	3
Farmacias	11	1.8
Dulcería	11	1.8
Telefonías	8	1.3
Artículos de Limpieza	7	1.2
Venta de Pintura	7	1.2
Recaudería	7	1.2
Minisúper	3	0.5
Paletería	3	0.5
Supermercados	3	0.5
Cremería	2	0.3
Panadería	2	0.3
Pastelería	2	0.3
Florerías	2	0.3
Mascotas	2	0.3
Heladerías	2	0.3
Total	607	100

Fuente: Elaboración propia con base en DENU, 2020.

Dentro del rubro de comercio al por menor la tipología de establecimiento con mayor preponderancia en el polígono de la centralidad es el de Tiendas de Abarrotes con 27.7%, seguido por Cárnicos y Papelerías con 8.4%, respectivamente.

Estos porcentajes son un importante indicador que juega el comercio de proximidad para los habitantes de la centralidad, específicamente el relacionado al abasto, pues tanto las tiendas de abarrotes como las carnicerías responden a la demanda en dicho rubro.

Comercio al por mayor

El comercio al por mayor se define según el Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte, México SCIAN 2018 como el “sector comprende unidades económicas dedicadas principalmente a la compra-venta (sin transformación) de bienes de capital, materias primas y suministros utilizados en la producción, y de otros bienes para ser revendidos a otros comerciantes, distribuidores, fabricantes y productores de bienes y servicios” (INEGI, 2018, p. 46).

Para el caso de las unidades económicas que corresponden a este rubro, encontramos que no son de gran relevancia dentro de la dinámica económica de la centralidad pues apenas se contabilizan 21 unidades económicas, de las cuales, las orientadas al giro de materia para la construcción son las de mayor peso con 23,8%, seguido por recicladora de materiales metálicos, recicladora de materiales metálico, refacciones automotrices, maderería y compra y venta de desechos de plástico, cada uno con 9.5%, ver tabla 10.

Tabla 10. Unidades Económicas del giro comercio al por mayor en la Centralidad.

Tipología	No. De Unidades Económicas	Porcentaje
Materia para la construcción	5	23.8
Venta de materiales de madera para la construcción	2	9.5
Recicladora de materiales metálicos	2	9.5
Refacciones automotrices	2	9.5
Maderería	2	9.5
Compra y venta de desechos de plástico	2	9.5
Venta de abarrotes	1	4.8
Materiales para la industria	1	4.8
Equipo Medico	1	4.8
Material Didáctico	1	4.8
Refacciones para la industria	1	4.8
venta de equipo y maquinaria para actividades comerciales	1	4.8
Total	21	100

Fuente: Elaboración propia con base en DENUE, 2020.

Servicios Privados

En cuanto a los servicios privados, para efectos de esta investigación se consideraron todas aquellas actividades destinadas a satisfacer necesidades o intereses y que son ofertadas por una empresa particular con el fin de obtener remuneración económica.

Dentro de los servicios privados existentes en la centralidad se encontró que el rubro restaurantero es el de mayor relevancia en el polígono del municipio con 26.6% de las unidades económicas, este rubro es común en lugares con una alta disponibilidad de consumidores potenciales, caso congruente con la centralidad que como se analizó en el apartado de crecimiento demográfico, ha tenido una importante dinámica en este rubro en las últimas décadas.

Tabla 11. Unidades Económicas del giro servicios privados en la Centralidad.

Tipología	No. Unidades Económicas	Porcentaje
Restaurantes	142	26.6
Automotrices	106	19.9
Personales	76	14.2
Otros	46	8.6
Alimentos	21	3.9
Hogar	21	3.9
Mantenimiento Electrónico	20	3.7
Salud	19	3.6
Educativos	14	2.6
Financieros	13	2.4
Salud	11	2.1
Religioso	9	1.7
Gimnasios	9	1.7
Fotocopias	7	1.3
Transporte		0.9
Transporte	9	0.7
Eventos	3	0.6
Reparación Industrial	2	0.4
Funerarios	2	0.4
Jurídicos	2	0.4
Reparación de prensas	2	0.4
Total	534	100

Fuente: Elaboración propia con base en DENU, 2020.

Destaca también el hecho de que se mantiene la tendencia en cuanto al crecimiento en los servicios de alimentación y del hogar, además de la especialización en el rubro de servicios automotrices, la cual, como se mencionó en la introducción de este apartado, había sido identificada por Garrocho y Lobato (2013), en su trabajo sobre subcentros comerciales minoristas en el municipio de Toluca.

Servicios Públicos

Se define como servicio público al “conjunto de actividades técnicas especializadas que presta por mandato constitucional el municipio, se pueden consultar en la fracción III del artículo 115 de la Constitución Política de los

Estados Unidos Mexicanos y no dependen del interés de cada administración municipal (INAFED, 2021, p. 6).

Para el caso de la centralidad el rubro de servicios educativos es el de mayor presencia en la centralidad, con 41.2% de las unidades, seguido de instalaciones de captación, tratamiento y suministro de agua y oficinas gubernamentales con 23.5 y 11.8%.

Esta tendencia en cuanto a las cifras porcentuales de este rubro nos permite afirmar que hay continuidad en cuanto al crecimiento de los servicios educativos y de salud, situación que según Garrocho y Lobato (2013), ya se identificaba para el comienzo de los dos mil en la centralidad.

Tabla 12. Unidades Económicas del giro servicios privados en la Centralidad.

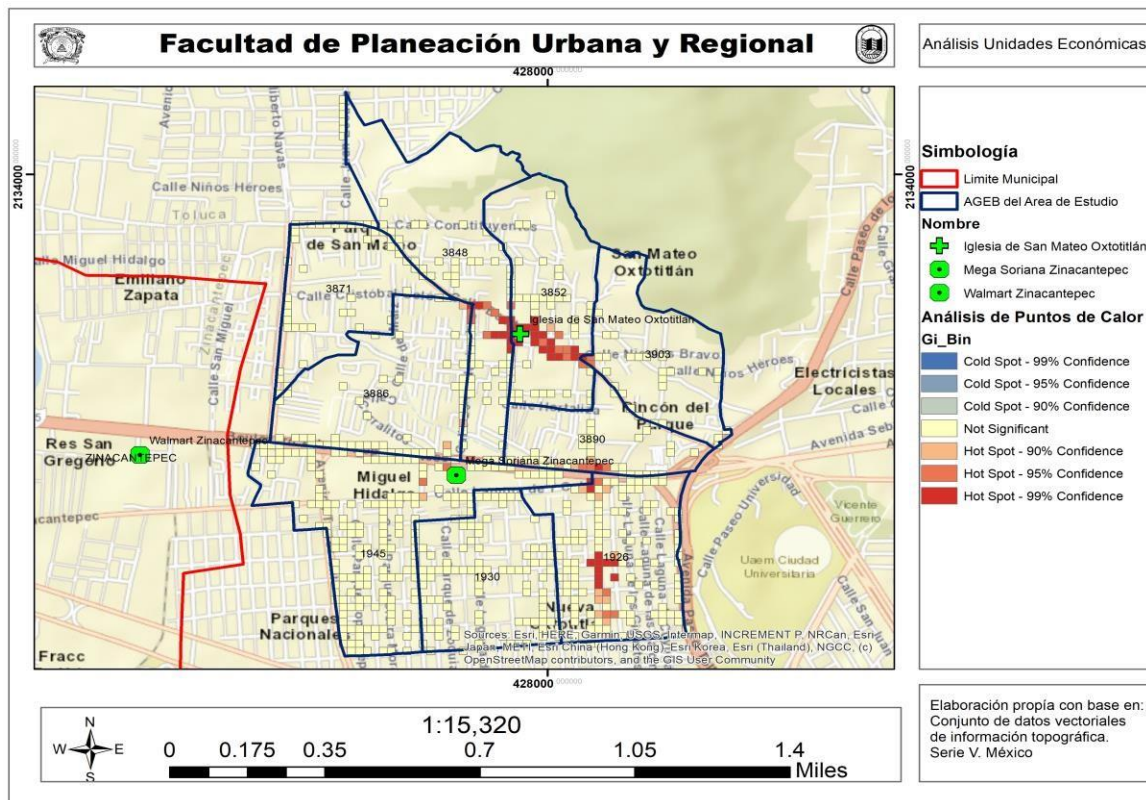
Tipología	Unidades Económicas	Porcentaje
Servicios Educativos	7	41.2
Captación, tratamiento y suministro de agua	4	23.5
Dependencia gubernamental	2	11.8
Salud	2	11.8
Panteón Municipal	1	5.9
Unidad deportiva	1	5.9
Total	17	100.0

Fuente: Elaboración propia con base en DENUE, 2020.

Además, podemos inferir que las unidades expuestas en la tabla permiten a la población residente en la centralidad el acceso a servicios básicos de la vivienda, educación y salud, los cuales son indispensables para la disminución en los índices de rezago social, según el Consejo Nacional de Evaluación Política y Desarrollo Social (CONEVAL).

Ahora bien, con el fin de poder analizar las actividades económicas más allá de su comportamiento porcentual, se procedió con el apoyo del programa ArcMap a realizar el siguiente mapa, el cual territorializa y analiza mediante puntos calientes las unidades económicas presentes en la centralidad.

Mapa 5. Análisis por puntos Calientes de las Unidades Económicas del Área de Estudio.

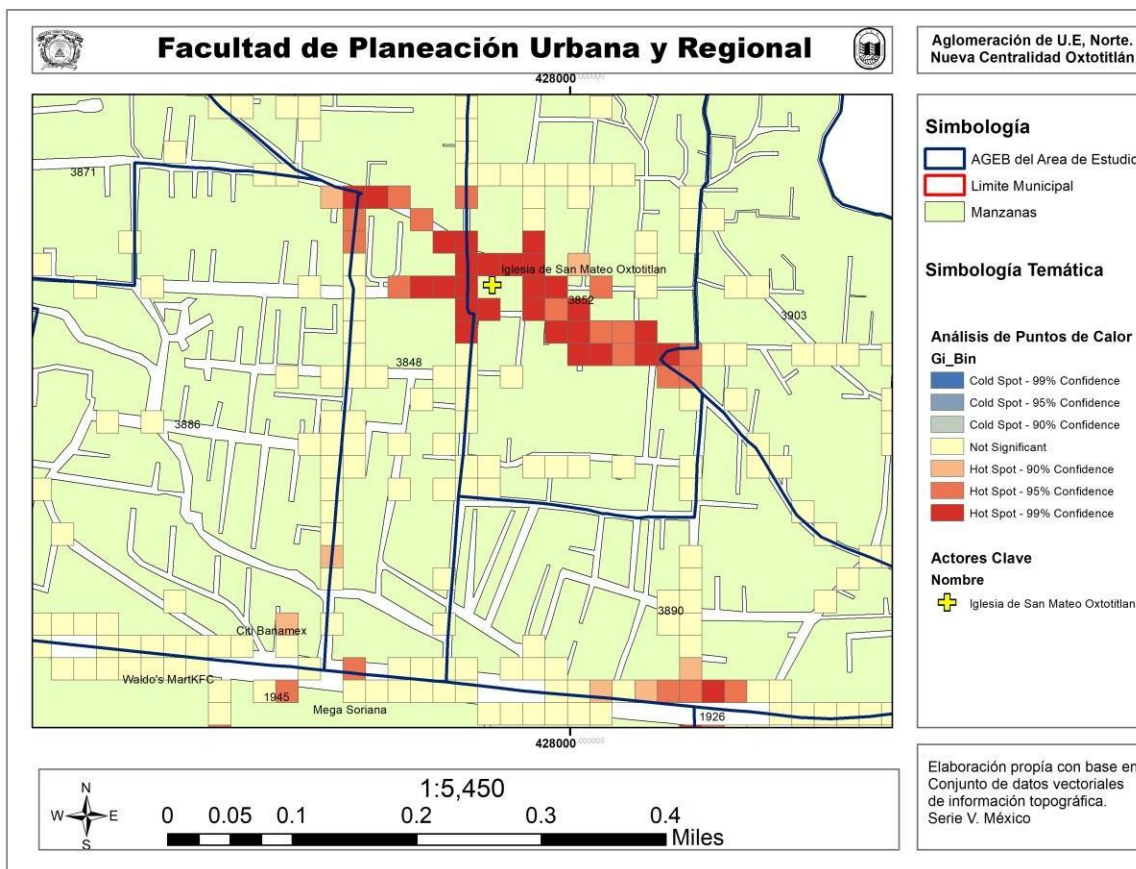


Fuente: Elaboración Propia con base en datos vectoriales del DENEU, 2020.

El análisis por puntos calientes (HotSpot Analysis¹⁰) realizado a las unidades económicas contenidas en los AGEB que conforman el área de estudio nos permite definir el comportamiento estadísticamente relevante que estas presentan, de tal forma que los cuadrados en color rojo representan los lugares con aglomeración estadísticamente significativa de unidades económicas, como se aprecia en el mapa 5, para el caso de la centralidad existen tres puntos de aglomeración de actividad económica estadísticamente significativos.

¹⁰ Dado un conjunto de entidades ponderadas, identifica puntos calientes y puntos fríos estadísticamente significativos mediante la estadística G_i^* de Getis-Ord. Disponible en <https://desktop.arcgis.com/es/arcmap/10.3/tools/spatial-statistics-toolbox/hot-spot-analysis.htm>

Mapa 6. Aglomeración de Unidades Económicas Estadísticamente Significativa, Norte.



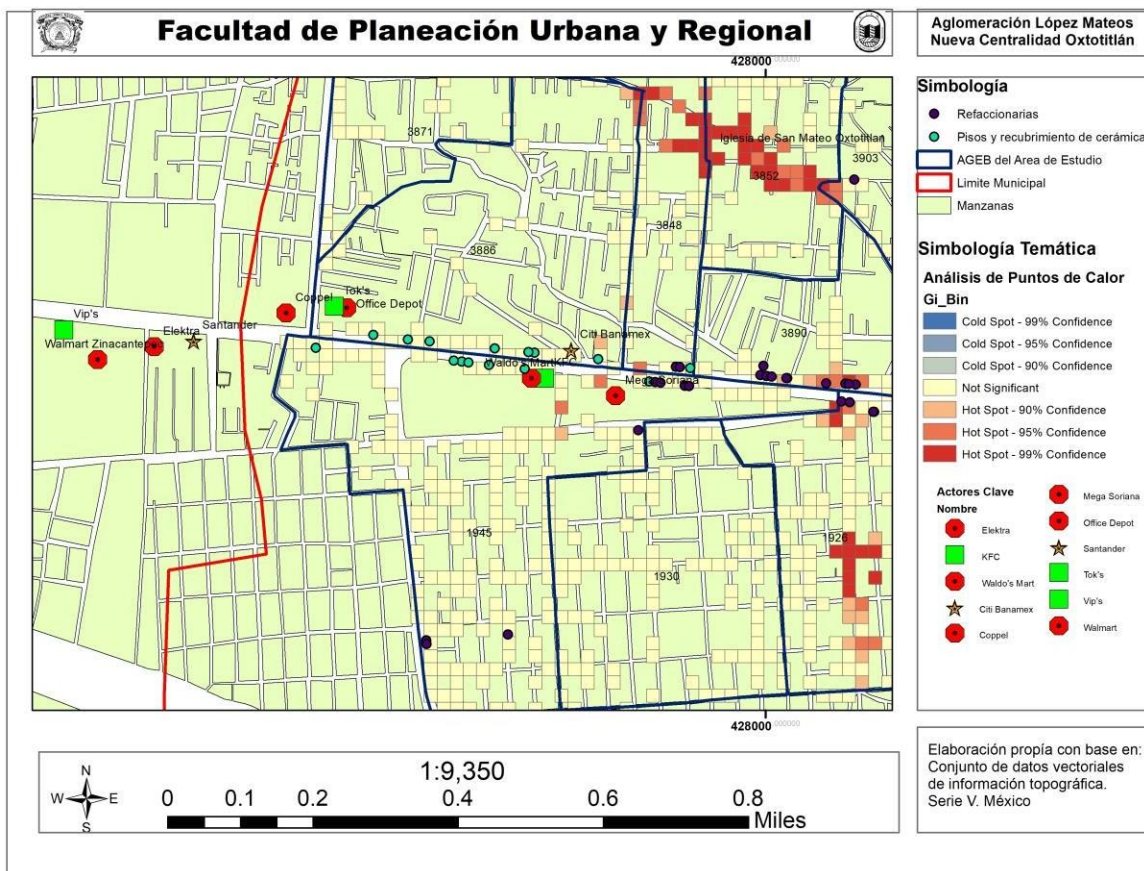
Fuente: Elaboración propia con base en Conjunto de Datos Vectoriales de Información Topográfica, Serie V e Información Vectorial, DENUE 2020.

Como se observa en el Mapa 6, en el sector norte, encontramos que la aglomeración de unidades económicas de mayor relevancia se encuentra alrededor de la Iglesia de San Mateo Oxtotitlán, esto es significativo pues es una muestra de la importancia que aún mantiene este sitio como lugar de encuentro social y, por ende, de consumo para los habitantes de la Delegación. Basado en los recorridos realizado en campo e información vectorial de las unidades económicas se concluye que la aglomeración de comercial corresponde a servicios de preparación de alimentos, comercio minorista y de proximidad, principalmente.

Sobre la vialidad primaria Boulevard Adolfo López Mateos, encontramos también una aglomeración estadísticamente significativa de unidades económicas, misma que puede ser identificada dentro de la tipología de corredor comercial y de servicios, la cual se caracteriza por estar en “*accesos a ciudades o centros*”

urbanos, concentrando cierto tipo de comercio especializado de proximidad (concesionarias automotrices, talleres mecánicos, repuestos de automóvil, materiales de construcción, bricolaje, maquinarias agrícolas, viveros, etc.) y actividades comerciales mayoristas o de pequeña industria (muebles, cerámica, etc.). Algunas actividades innovadoras (sedes bancarias, servicios logísticos, pequeños centros de negocios), incluyendo las formas comerciales anteriormente descritas, suelen implantarse en estos corredores que presentan una clara configuración de tipo lineal, buscando la accesibilidad y el efecto “vitrina” de los mismos” (Vecslir, 2011, p. 40).

Mapa 7. Aglomeración de Unidades Económicas Estadísticamente Significativa, Vialidad López Mateos.



Fuente: Elaboración propia con base en Conjunto de Datos Vectoriales de Información Topográfica, Serie V e Información Vectorial, DENUE 2020.

Lo expuesto por la tipología desarrollada por Vecslir es congruente con lo que se observa para el caso de este punto de aglomeración comercial estadísticamente significativo, ya que el Boulevard Adolfo López Mateos es la vialidad que permite el acceso desde el municipio de Zinacantepec a la ciudad central consolidada de Toluca.

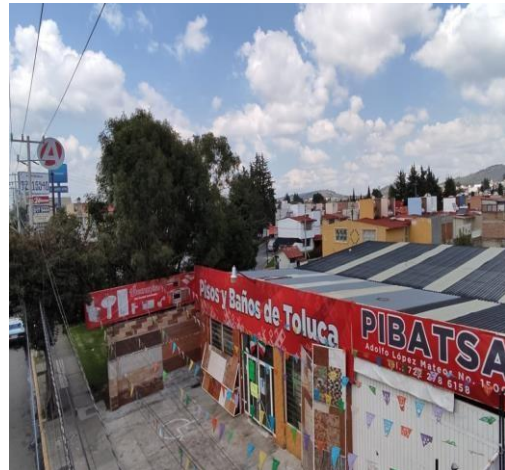
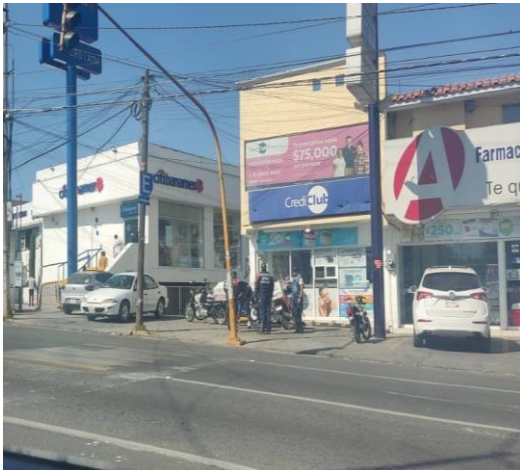
Imagen 30. Corredor comercial y de servicios, Boulevard Adolfo López Mateos, perspectiva Norte y Sur.



Fuente: Trabajo en campo, octubre 2021.

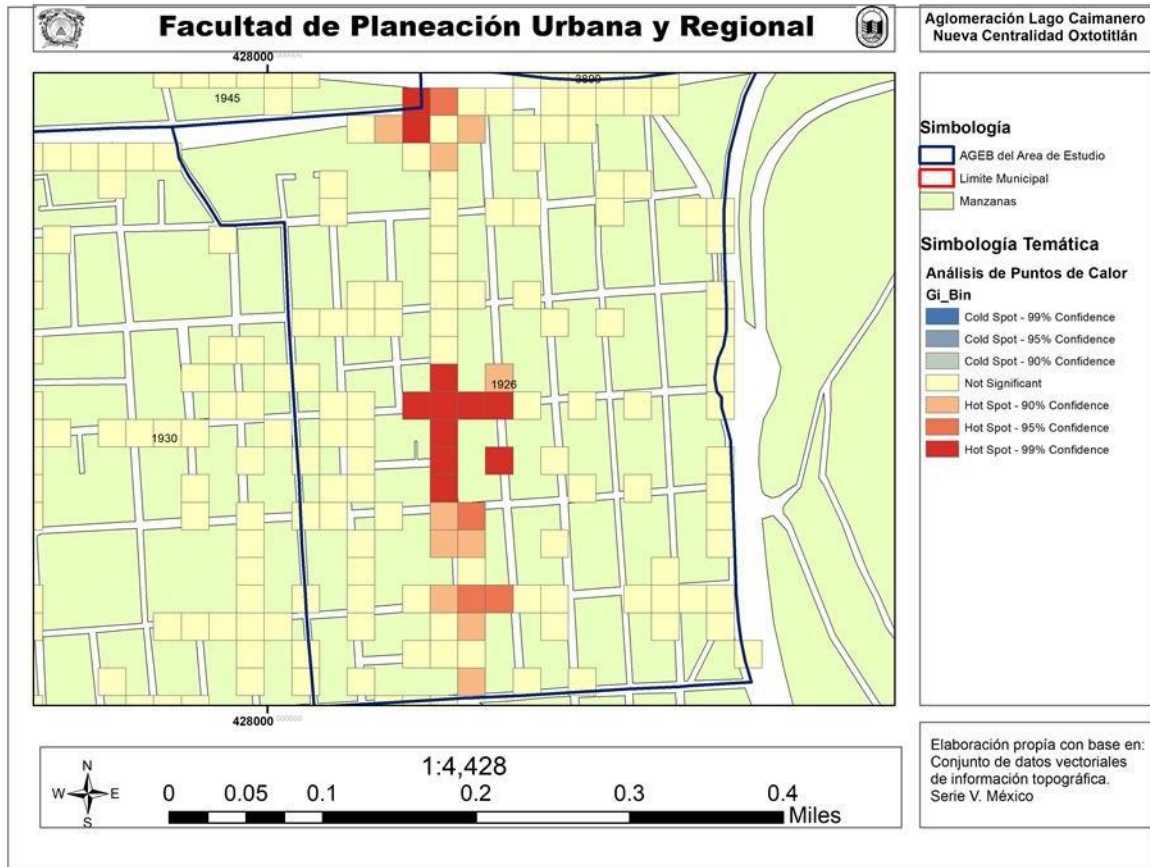
Además, tal como lo muestra el mapa y nuevamente en congruencia con lo expuesto por Vecslir, hay presencia de comercio especializado y de proximidad, para el caso de la centralidad es de refacciones para automóviles y pisos y recubrimiento de cerámica, en cuanto a actividades innovadoras, encontramos sedes bancarias, restaurantes de cadenas comerciales nacionales y transnacionales y cadenas de tiendas departamentales y de autoservicios. La lógica dentro de este emplazamiento radica en que además de atraer a la población circundante se beneficia de la accesibilidad y “efecto vitrina” ocasionado por el constante flujo de personas en ambas direcciones.

Imagen 31. Unidades económicas presentes en el corredor comercial y de servicios, Boulevard Adolfo López Mateos.



Fuente: Trabajo en campo, octubre 2021.

Mapa 8. Aglomeración de Unidades Económicas Estadísticamente Significativa, vialidad Lago Caimanero.



Fuente: Elaboración propia con base en Conjunto de Datos Vectoriales de Información Topográfica, Serie V e Información Vectorial, DENUE 2020.

Finalmente, en la parte sur de los AGEB analizados nos permite dilucidar que sobre la vialidad terciaria Lago Caimanero, se desarrolla una importante aglomeración de unidades económicas que conforman un corredor de actividades terciarias minoristas de gran relevancia. Lago Caimanero es una vialidad terciaria vital dentro del funcionamiento de la Colonia Nueva Oxtotitlán, porque además de la función comercial ya mencionada, articula de norte a sur el asentamiento con las vialidades primarias Boulevard Adolfo López Mateos y Boulevard Solidaridad las Torres.

Esta función articuladora en la delegación fue la que consolidó la actividad comercial sobre la vialidad pues el flujo de potenciales consumidores y la facilidad para transportar mercancías promovieron la instauración de un tianguis los miércoles, además de contar con presencia constante de ambulante.

4.3. Efectos resultantes de la conformación de la centralidad: consumo

Dentro del análisis histórico realizado a distintos casos de estudio latinoamericanos en el segundo capítulo de la presente investigación, se encontró que entre los distintos factores que intervienen en la conformación de nuevas centralidades en emplazamientos otrora periféricos se encontraba la creación de amplios complejos comerciales que suelen albergar distintas opciones de comercio, servicios y ocio, entre estas opciones resalta la presencia de tiendas de autoservicio.

De esta manera y retomando el caso de la Ciudad de México elaborado por Duhau y Giglia (2007), en donde se desarrolló que la instauración de tiendas de autoservicio en distintos puntos de la ciudad modificaba los patrones de consumo de la población circundante, esto como se expuso con anterioridad, fue un hecho destacado en la zona de estudio pues la instauración de tiendas de autoservicio desempeñó un papel preponderante dentro del proceso de conformación y maduración de la centralidad, por lo que se optó por retomar la variable consumo para abordar el análisis sobre los efectos que resultantes al proceso ya mencionado.

La metodología empleada para abordar el análisis del consumo en San Mateo Oxtotitlán y en la Colonia Nueva Oxtotitlán es la siguiente.

Metodología.

La metodología empleada para el abordaje de este apartado en donde no se puede tener al alcance a la totalidad de los miembros del universo fue la de un estudio por muestreo no probabilístico. En primera instancia se procedió a realizar el cálculo de población infinita y después se realizó la corrección a población finita.

A su vez es importante destacar el hecho de que los resultados obtenidos por la aplicación de la encuesta no reflejan el patrón de consumo de la totalidad del universo conformado por los residentes en la centralidad, sino de la población encuestada.

La muestra que se calculó para la obtención de datos fue en primera instancia para una población infinita, este procedimiento se realiza cuando se pretende hacer un estudio en el cual se desconoce el universo que se pretende analizar (Números Sin Dolor: estadística y análisis espacial, 2020, 1m25s). para esto se utilizó la siguiente fórmula:

Tamaño de la muestra para
población infinita (M)

Donde $M = Z^2 * (P * Q) / E^2$

Tabla 13. Descriptivo de variables utilizadas para el cálculo de tamaño muestral para población infinita.

Descripción	Valor Utilizado	Porcentaje
Z=Intervalo de confianza.	1.96	95%
P=Probabilidad de Ocurrencia	0.5	50%
Q=Probabilidad de no ocurrencia	0.5	50%
E=Error muestral	0.035	3.5

Fuente: (Números Sin Dolor: estadística y análisis espacial, 2020,2m49s).

Por parte del intervalo de confianza (Z) utilizado, se tomaron en cuenta los valores de las áreas de la curva normal, para un estudio de carácter exploratorio se basó en la convención de que un porcentaje de 95% es aceptable como parámetro de medición (Números Sin Dolor: estadística y análisis espacial, 2020,2m59s).

En cuanto a los valores de Probabilidad de Ocurrencia (P) y No Ocurrencia (Q), al ser los patrones de consumo, un evento del cual no se tiene certeza de los resultados que se obtendrán por qué no hay un estudio previo en el cual basarse, se parte de la convención de que hay un 50 y 50% de probabilidades para ambos casos de ocurrir, por lo que al dividir este porcentaje entre el 100% hipotético da como resultado 0.5, valor utilizado. (Números Sin Dolor: estadística y análisis espacial, 2020,3m40s-5m08s).

El error muestral (E), determina la precisión del muestreo que se pretende realizar, por motivos de viabilidad dado el contexto sanitario marcado por la emergencia sanitaria provocada por el surgimiento y propagación del virus SARS-CoV-2 por la cual se atravesó al momento de realizar las encuestas y al tratarse de un trabajo de carácter exploratorio se utilizó un porcentaje de error de 3.5% (0.035 cuando se divide entre 100) (Números Sin Dolor: estadística y análisis espacial, 2020,5m37s).

Tamaño de la muestra para población infinita $1.96^2 * 0.5 * 0.5 / 0.05^2 = 384$.

El resultado de este primer procedimiento dio un tamaño de muestra de 384 personas, pero como en el caso de la presente investigación si conocemos la totalidad del universo para analizar, se procedió a realizar la corrección de población finita (Números Sin Dolor: estadística y análisis espacial, 2020,6m48s)., mediante la siguiente formula:

Tamaño de muestra para población finita $M = (m-1) / (1 + ((m-1) / (PF)))$

- m= Tamaño de muestra de población finita

- PF= Población finita, correspondiente a la población residente en los AGEB del área de estudio según el Censo de Población y Vivienda 2020 (Números Sin Dolor: estadística y análisis espacial, 2020,7m38s).

Tabla 14. Habitantes de la Nueva Centralidad Zona Oxtotitlán, valor utilizado para el tamaño de muestra de población finita

AGEB	Total de habitantes
3871	1,533
3852	2,395
3886	2,470
3890	1,361
1945	3,433
3903	2,021
3848	2,083
1926	3,261
1930	3,747
Total	22,304

Fuente: Elaboración propia con base en el Censo de Población y Vivienda 2020.

Aplicando esta fórmula, $(384-1) / (1+((384-1) / (22,304))) = 377$, cifra que fue el resultado de población de muestra finita, misma que se utilizó como dato para la aplicación de las encuestas en el polígono de la centralidad.

Cabe resaltar que las 377 encuestas resultantes del muestreo no son de carácter probabilístico, por lo que solo reflejarán un carácter exploratorio en cuanto al perfil del consumo de los residentes encuestados en la centralidad, mas no es la realidad, las inferencias que se saquen a partir de estos resultados son de carácter hipotético-deductivo.

En segunda instancia, se procedió a diseñar el instrumento que permitiera determinar los patrones de consumo de la centralidad, en el caso de esta investigación fue una encuesta.

De esta manera, se tomó como base para el diseño de variables y rangos económicos utilizados la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2020, del INEGI, específicamente el índice de precios al consumidor de la canasta de consumo mínimo, donde se retomaron los datos correspondientes al Estado de México.

Tabla 15. Parámetros de Gastos trimestrales de los hogares en el Estado de México, 2020.

	Trimestral	Mensual
Alimentos, bebidas y tabaco	12 633	4211
Artículos y servicios para la limpieza, cuidados de la casa, enseres domésticos y muebles, cristalería, utensilios domésticos y blanco	1 670	556.6
Cuidados personales, accesorios y efectos personales y otros gastos diversos	2274	758

Fuente: INEGI, Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2020.

Se retomaron las variables que se pueden observar en la primera columna de la tabla para las categorías empleadas en la encuesta, adecuando en tres grandes grupos: Alimentos y Bebidas, Artículos para el cuidado del hogar y Artículos para cuidados personales. De estos grandes grupos se derivaron preguntas referentes al tipo de comercio dónde consume, el lugar dónde consume, el presupuesto mensual que destina para la adquisición de cada gran rubro y si realiza alguna actividad complementaria al consumo.

Se adjunta el cuestionario que se aplicó en la Nueva Centralidad Zona Oxtotitlán.¹¹

En cuanto al procedimiento utilizado en campo para la aplicación de las encuestas, se señalan los siguientes puntos aclaratorios.

- La aplicación de la encuesta se realizó acudiendo a las viviendas de la población residente en la centralidad
- Debido a complicaciones referentes al contexto marcado por la pandemia del virus SARS COV-2, no fue posible estratificar las encuestas según el total de viviendas por AGEB, por lo que estas se escogieron aleatoriamente
- La aplicación de las encuestas se dio entre los meses de septiembre a noviembre del 2021
- La aplicación de las encuestas se dio en horarios de 11:00 am a 4:00 pm.
- La aplicación de las encuestas se dio mediante el llenado físico en papel y mediante la grabación de audio de los encuestados
- Solo se consideraron las respuestas obtenidas por la población mayor de edad, que según lo estipulado por el Art. 34 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos es a partir de los 18 años en adelante

¹¹ Revisar la página 172, referente a los anexos de la presente investigación para ver la encuesta aplicada.

- Como nos muestra la tabla 16, dentro de perfil sociodemográfico de la población encuestada resalta una mayoría de amas de casa, con 29.4%, seguido muy de cerca por comerciantes con 28.6%, en segundo orden de incidencia podemos encontrar el sector que tiene empleos fijos, como es el caso de empleados y profesionistas con un 19.6 y 11.7 % de los encuestados, finalmente los estudiantes con 6.4% y jubilados con 5.3% representan el sector de ocupación con menor incidencia del muestreo

Tabla 16 Ocupación de los encuestados en el muestreo

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Comerciante	108	28.6	28.6	28.6
Ama de casa	111	29.4	29.4	58.1
Empleado	70	18.6	18.6	76.7
Profesionista	44	11.7	11.7	88.3
Estudiante	24	6.4	6.4	94.7
Jubilado	20	5.3	5.3	100.0
Total	377	100.0	100.0	

Fuente: Elaboración propia

En tercera instancia se realizó la construcción de la base de datos de las 377 encuestas realizadas utilizando el programa estadístico IBM SPSS, mismo que fungió como herramienta de análisis. Teniendo la base de datos, se procedió con el procesamiento de la información

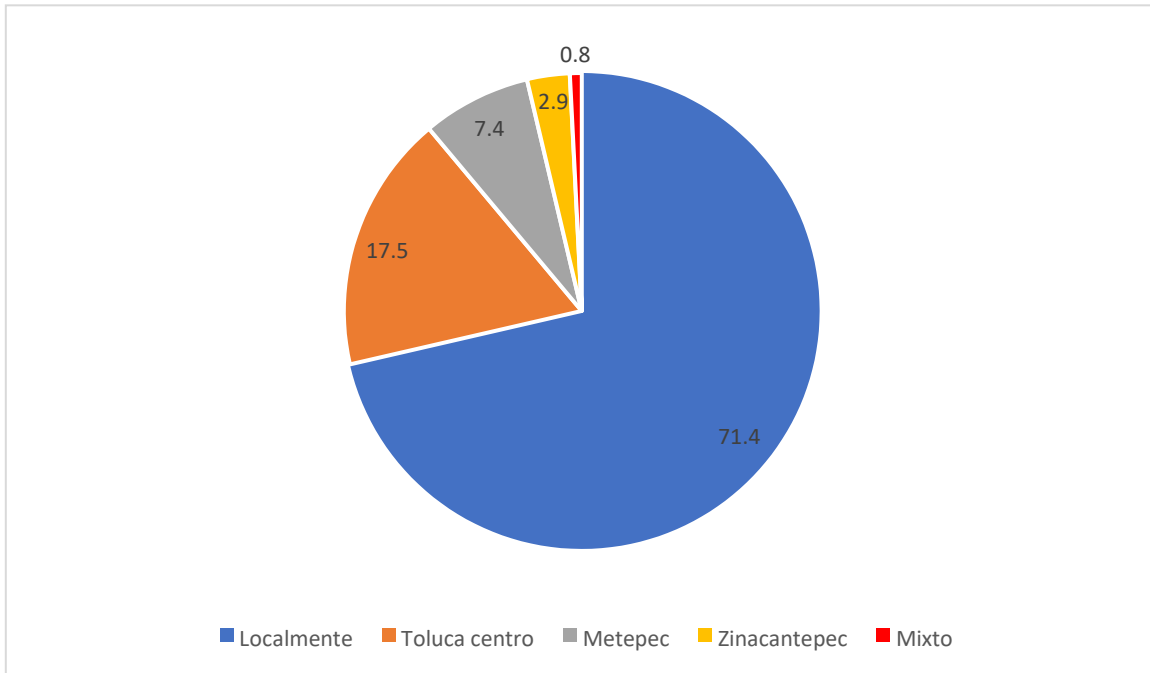
Para el procesamiento de la información se procedió a realizar un análisis estadístico de tipo descriptivo de frecuencia¹², arrojando los siguientes resultados:

Resultados

Consumo en el rubro de Alimentos y Bebidas

¹² El procedimiento Frecuencias proporciona estadísticos y representaciones gráficas que resultan útiles para describir muchos tipos de variables. El procedimiento Frecuencias es un comienzo para empezar a consultar los datos.

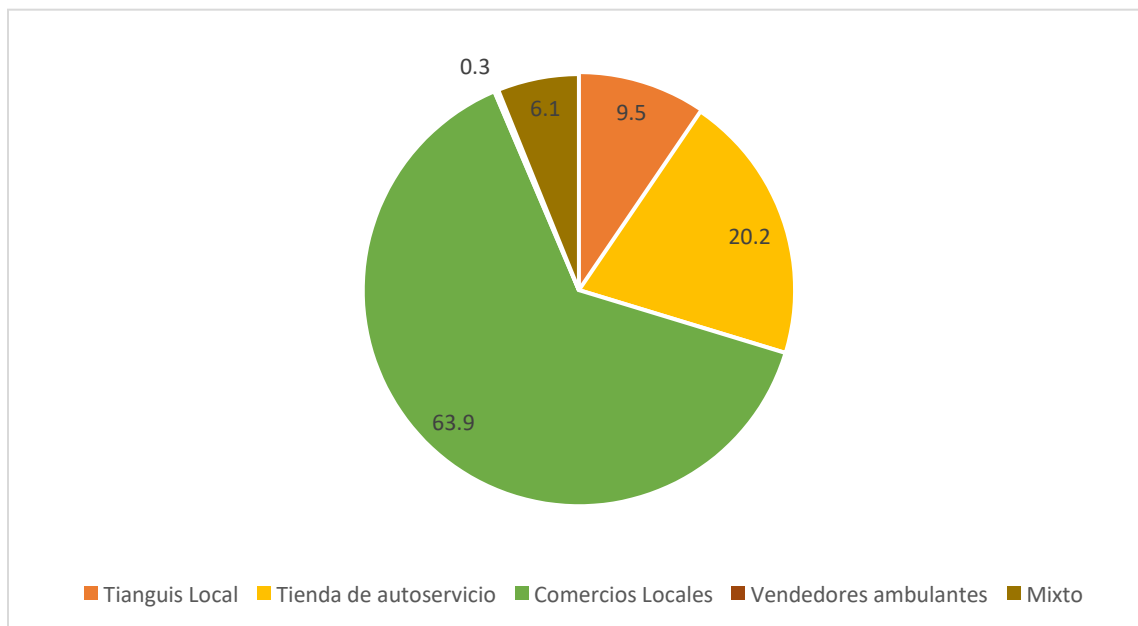
Gráfico 4. Lugar de consumo de alimentos y bebidas de los residentes de la nueva centralidad zona Oxtotitlán.



Fuente: Elaboración propia

Como podemos observar en el gráfico 4, existe una importante preferencia por parte de la población residente en la centralidad hacia el consumo en un radio cercano a sus viviendas en la categoría de alimentos y bebidas, registrando 71.4%, en segunda instancia encontramos que el centro de Toluca representan la principal alternativa para el consumo en este rubro, con 17.5%, en tercera instancia ya con cifras marginales en relación a las anteriores opciones encontramos los municipios de Metepec y Zinacantepec con 7.4 y 2.9% respectivamente, finalmente con un porcentaje de 0.8 está la población que consume en varias de las diferentes opciones presentadas.

Gráfico 5. Tipo de comercio en donde se adquieren los alimentos y bebidas en la nueva centralidad zona Oxtotitlán.



Fuente: Elaboración propia

En cuanto al tipo de comercio en donde adquieren alimentos y bebidas los residentes de la centralidad, encontramos que 63.9% prefiere dirigirse a comercios locales como son pollerías, carnicerías, recauderías, cremerías, etc., la siguiente opción de preferencia de los residentes de la centralidad con 20.2%, son las tiendas de autoservicio, en tercer orden de preferencia para el consumo encontramos los tianguis locales y la modalidad mixta (que implica el consumo en diversos tipos de comercio) con 9.5% y 6.1%, respectivamente, finalmente el ambulante representó la opción menos recurrida con tan solo 0.3% de la preferencia de los residentes.

Ahora bien, los resultados expuestos para las variables de lugar y tipo de comercio nos presentan un panorama general en cuanto a la tendencia de consumo de la centralidad, pero no nos permiten saber específicamente cual es la relación entre las dos variables, por ejemplo ¿Cuál es la preferencia en cuanto al tipo de comercio del 71,4% de los habitantes que consume localmente? para esto fue necesario reprocesar la información mediante el análisis por tablas cruzadas¹³ en el software SPSS.

¹³ El procedimiento Tablas cruzadas crea tablas bidimensionales y multidimensionales y, además, proporciona una serie de pruebas y medidas de asociación para las tablas bidimensionales. La estructura de la tabla y el hecho de que las categorías estén ordenadas o no determinan las pruebas o medidas que se utilizaban.

Tabla 17. Relación entre el lugar y tipo de comercio en donde consumen los residentes de la nueva centralidad Zona Oxtotitlán.

			Tipo de comercio					Total
			Tianguis Local	Tienda de autoservicio	Comercios locales	Vendedores Ambulantes	Mixto	
Lugar	Localmente	Recuento	27	40	188	1	13	269
		% dentro de Lugar	10.0%	14.9%	69.9%	0.4%	4.8%	100.0%
	Toluca	Recuento	8	19	34	0	5	66
		% dentro de Lugar	12.1%	28.8%	51.5%	0.0%	7.6%	100.0%
	Metepec	Recuento	1	10	16	0	1	28
		% dentro de Lugar	3.6%	35.7%	57.1%	0.0%	3.6%	100.0%
	Zinacantepec	Recuento	0	7	3	0	1	11
		% dentro de Lugar	0.0%	63.6%	27.3%	0.0%	9.1%	100.0%
	Mixto	Recuento	0	0	0	0	3	3
		% dentro de Lugar	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%
	Total	Recuento	36	76	241	1	23	377
		% dentro de Lugar	9.5%	20.2%	63.9%	0.3%	6.1%	100.0%

Fuente: Elaboración propia

La tabla 17 expone qué 71.4% de la población residente en la centralidad que prefiere consumir localmente los alimentos y bebidas, hay una evidente predilección por modalidades de consumo tradicional, ya que 69.9% de los encuestados acuden a comercios locales y 10% a tianguis locales en recorridos que suelen realizarse a pie en lugares cercanos a sus hogares, esto es un indicativo de que la instauración de importantes cadenas de tiendas de autoservicio (Walmart y Mega Soriana Adolfo López Mateos) y el comercio complementario a las mismas, no han permeado de manera significativa en este rubro, pues como se mencionó en el apartado de antecedentes del análisis realizado a las unidades económicas en la centralidad, la población tradicionalmente realizaba las compras de productos perecederos en comercios locales y tianguis con el objetivo no solo de satisfacerse de víveres sino también como mecanismo de sociabilización.

El papel del comercio tradicionalista dentro del contexto mexicano tiene raíces profundas, pues esta actividad puede ser rastreada hasta periodos prehispánicos en distintas latitudes del territorio nacional. Con la conquista hispana, se impusieron regulaciones que modificaron las prácticas cotidianas y el uso de los espacios, siendo parcialmente desfragmentado, aunque continuó persistiendo en

pequeñas células que con el tiempo evolucionaron hasta convertirse en núcleo articulador de las relaciones sociales y comerciales de las localidades preexistentes a los fenómenos metropolitanos (Rodríguez, 2009).

Este contexto puede ser contrastado con el caso de la nueva centralidad zona Oxtotitlán, la cual como se presentó en el apartado de antecedentes del presente capítulo, es un barrio de datación prehispánica que tiene una fuerte carga de costumbres que prevalecieron adecuándose al contexto que marcaba el devenir de los siglos, entre las cuales se encuentran los tianguis y las modalidades tradicionalistas de comercio en general.

Es importante resaltar que las modalidades tradicionalistas de la actualidad no son comparables a las que se daban en el contexto prehispánico, ni siquiera al contexto de mediados del siglo XX, antes de que se diera el auge metropolitano en el Valle de Toluca. El comercio tradicionalista en la actualidad se asemeja al caso expuesto por Sandra Alarcón en su trabajo el tianguis global, el cual menciona que la globalización ha tenido distintos efectos dentro del comercio local, pero entre los que más resalta se encuentra que el comercio tradicionalista se ha articulado como un eslabón en la red de distribución comercial global, fungiendo como distribuidor al menudeo de una variedad extremadamente amplia de artículos que provienen principalmente de Asia y Estados Unidos. (Alarcon, 2008).

La modalidad de tiendas de autoservicio registró 14.9%, que para el caso de la centralidad son Walmart y Mega Soriana Adolfo López Mateos, el consumo en estos lugares por lo general se realiza en recorridos auxiliados por vehículos particulares o transporte público.

Finalmente, con 4.8% y 0.4% encontramos la modalidad mixta y el ambulante, con porcentajes poco significativos en comparación con los anteriores rubros.

De los 17.5 % de los encuestados que consumen en Toluca Centro, 51.5% lo hace en comercios locales, 28.8% en tiendas de autoservicio, 12.1% en tianguis locales y 7.6% de forma mixta.

Cabe destacar que en la zona de Toluca centro solamente hay dos tiendas de autoservicio, un Soriana sobre la calle Benito Juárez y un Garis sobre la Av. José María Morelos.

Del 7.4% que consume en el municipio de Metepec, encontramos un dominio en cuanto a los comercios locales y tiendas de autoservicio, con 35.7 y 57.1%, respectivamente. Finalmente, aunque con cifras muy alejadas de las anteriores categorías encontramos tianguis locales y la modalidad mixta con 3.6%.

Finalmente, del 2.9% que representó el municipio de Zinacantepec, el 63.6% consume en tiendas de autoservicio y 27.3% en comercio local, dejando el porcentaje restante para la modalidad mixta.

Tabla 18. Presupuesto mensual dedicado a la adquisición de alimentos y bebidas por parte de los habitantes de la nueva centralidad zona Oxtotitlán.

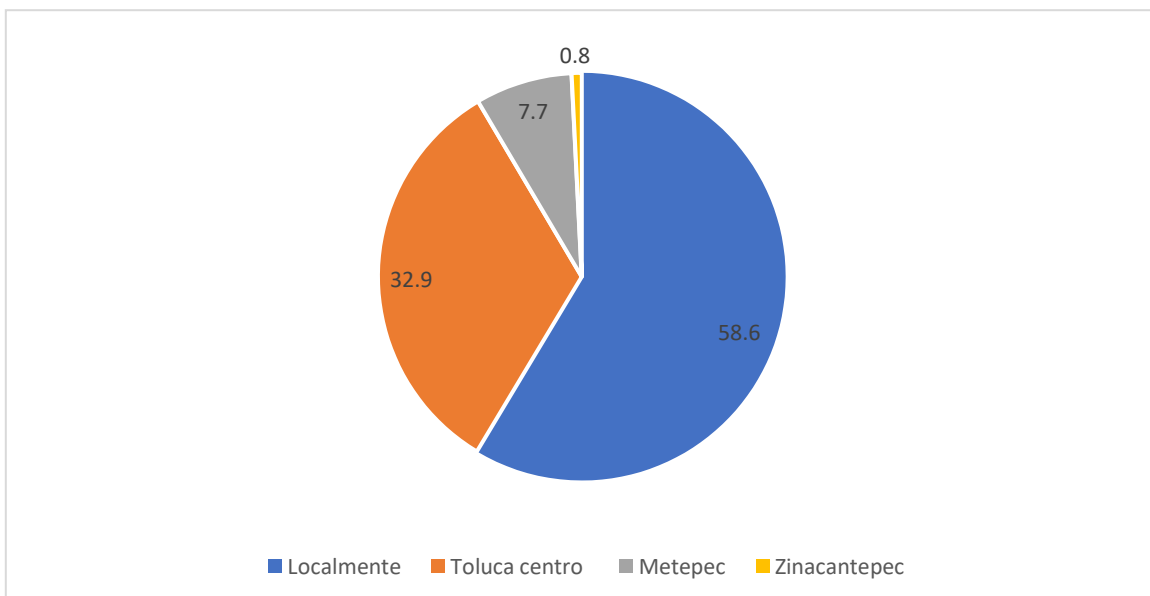
Rango	Frecuencia	Porcentaje
0-842	16	4.2
843-1684	21	5.6
1685-2526	73	19.4
2527-3368	129	34.2
3369-4210	138	36.6
Total	377	100.0

Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al presupuesto mensual dedicado a la compra de alimentos y bebidas encontramos que solo 36.6% de la población encuestada se encuentra dentro del rango promedio de gasto del Estado de México, mismo que registra un total de 4,211\$ mensuales.

Artículos para el cuidado del hogar.

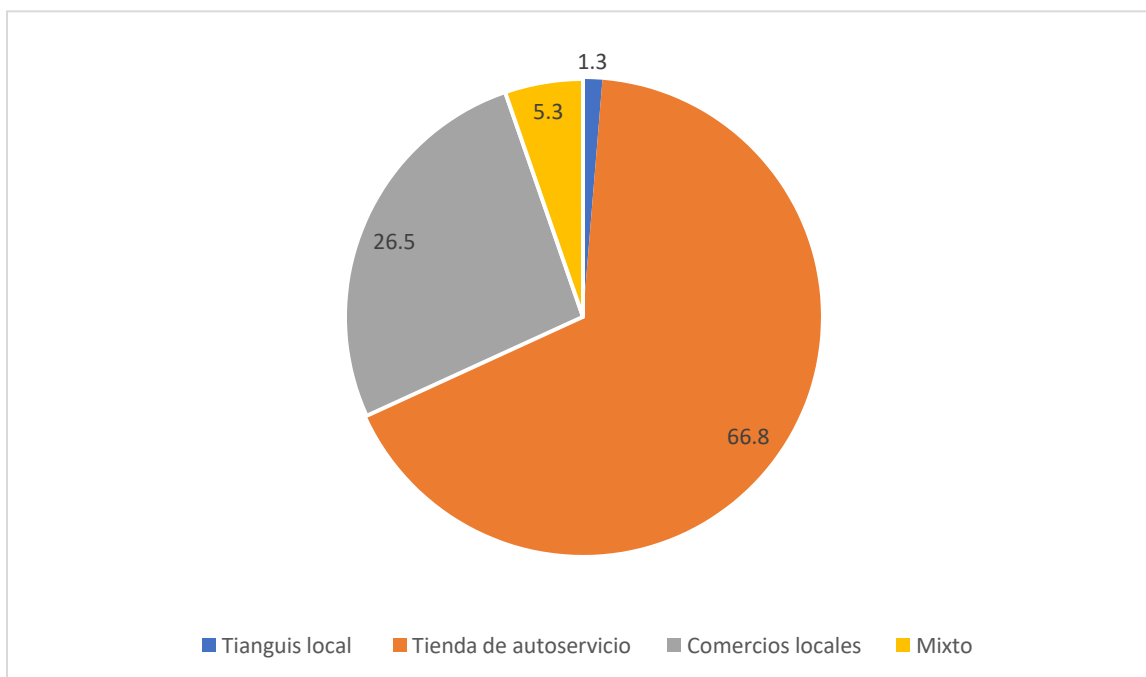
Gráfico 6. Lugar de consumo de artículos para el cuidado del hogar de los residentes de la nueva centralidad zona Oxtotitlán.



Fuente: Elaboración propia

En cuanto a los artículos para el cuidado del hogar, encontramos que al igual que en la categoría de alimentos y bebidas existe una preferencia de los habitantes de la centralidad por consumir en un radio cercano de sus viviendas, registrando un porcentaje total de 58.6%, nuevamente el centro de Toluca es la alternativa de consumo más socorrida para los habitantes de la centralidad, con 32.9%, seguido por el municipio de Metepec con 7.7% y Zinacantepec, con un 0.8%.

Gráfico 7. Tipo de comercio en donde se adquieren de artículos para el cuidado del hogar en la nueva centralidad zona Oxtotitlán.



Fuente: Elaboración propia.

En esta categoría resalta que, contrario a los resultados obtenidos previamente las tiendas de autoservicio son la opción más socorrida como tipo de comercio para los habitantes de la centralidad, registrando un porcentaje de 66.8, ocupando el segundo lugar en el orden de preferencia están los comercios locales con 26.5%, seguido por tianguis locales 5.3% y la modalidad mixta 1.3%.

Siguiendo la misma lógica del apartado anterior y con el fin de tener mayor grado de especificidad en los resultados se realizó un análisis por tablas cruzadas, el cual arrojó los siguientes resultados.

Tabla 19. Relación entre el lugar y tipo de comercio en donde consumen los residentes de la nueva centralidad Zona Oxtotitlán.

			Tipo de comercio				Total	
			Tianguis Local	Tienda de autoservicio	Comercios Locales	Mixto		
Lugar	Localmente	Recuento	5	137	67	12	221	
		% dentro de Lugar	2.3%	62.0%	30.3%	5.4%	100.0%	
	Toluca	Recuento	0	89	28	7	124	
		% dentro de Lugar	0.0%	71.8%	22.6%	5.6%	100.0%	
	Metepc	Recuento	0	23	5	1	29	
		% dentro de Lugar	0.0%	79.3%	17.2%	3.4%	100.0%	
	Zinacantepec	Recuento	0	3	0	0	3	
		% dentro de Lugar	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	
	Total		Recuento	5	252	100	20	377
			% dentro de Lugar	1.3%	66.8%	26.5%	5.3%	100.0%

Fuente: Elaboración propia.

Esta muestra nos expone que del 58.6% de residentes de la centralidad que prefieren adquirir los productos para cuidado del hogar localmente, es decir, en un radio relativamente cercano a sus viviendas, la mayoría recurre a tiendas de autoservicio como principal opción, dando 62%, este porcentaje marca la primera variación significativa en el patrón de consumo de la centralidad, ya que como se expuso con anterioridad la convención por parte de los residentes era consumir en comercios y tianguis locales.

Es decir, para los residentes de la centralidad, Walmart y Mega Soriana Adolfo López Mateos, son la principal alternativa de consumo en el polígono de estudio, por encima de los tianguis, comercios locales y el corredor comercial de la calle Lago Caimanero.

Los comercios locales registran 30.3%, prácticamente la mitad de la modalidad de principal preferencia, modalidad mixta con 5.4% y finalmente, tianguis locales con 2.3%.

Cabe resaltar que, en otros lugares de consumo prevalece la tienda de autoservicio como opción más socorrida por los habitantes de la centralidad pues Toluca centro registra cifras de 71.8, Metepc 79.3% y Zinacantepec el 100%.

Tabla 20. Presupuesto mensual dedicado a la adquisición de artículos para el cuidado del hogar por parte de los habitantes de la nueva centralidad zona Oxtotitlán.

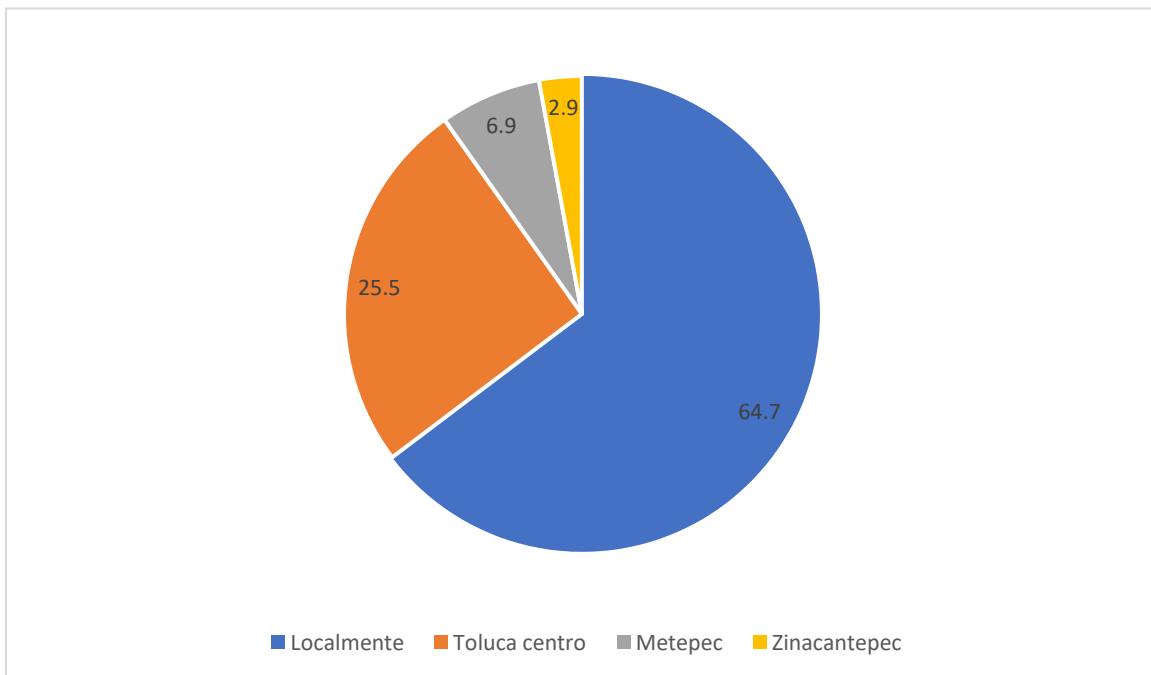
Rango	Frecuencia	Porcentaje
0-140	15	4.0
141-280	25	6.6
281-420	111	29.4
421-560	99	26.3
561- en adelante	127	33.7
Total	377	100

Fuente: Elaboración propia.

La tabla 20 expone que 33.7% de los residentes en la centralidad gasta en productos para el cuidado del hogar por encima del promedio estatal (557 \$) para el mismo rubro, mientras que 26.3% se encuentra dentro del rango promedio de gasto a nivel estatal, sumando estas cifras encontramos que 60% de los residentes consume dentro del rango o mayor a este.

Artículos de cuidado personal.

Gráfico 8. Lugar de consumo de artículos de cuidado personal de los residentes de la nueva centralidad zona Oxtotitlán.

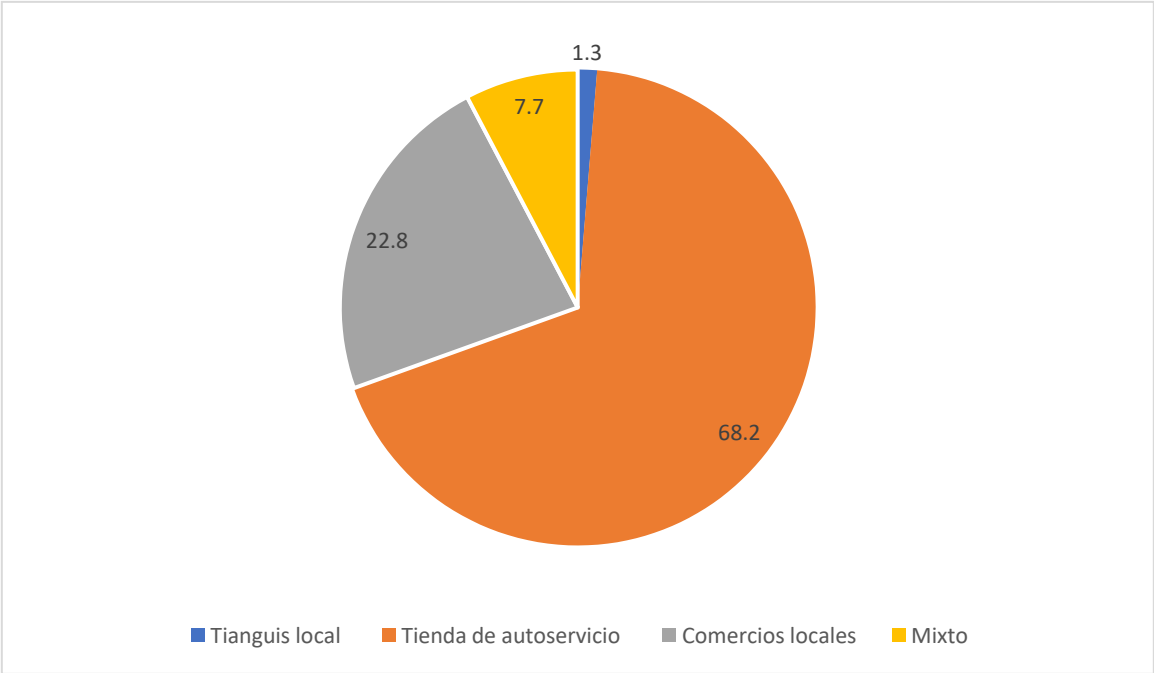


Fuente: Elaboración propia.

El análisis de la gráfica 8 permite dilucidar que, al igual que los productos para el cuidado del hogar, los residentes de la centralidad prefieren adquirir localmente los artículos para el cuidado personal 64.7%, en segunda instancia y manteniendo la

tendencia del rubro predecesor, se encuentra el centro de Toluca como alternativa de consumo, registrando un porcentaje de 25.5%, seguido por el municipio de Metepec con 6.9% y Zinacantepec con 2.9%.

Gráfico 9. Tipo de comercio en donde se adquieren los artículos de cuidado personal en la nueva centralidad zona Oxtotitlán.



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al tipo de comercio al que acuden los compradores, los resultados muestran que hay un evidente dominio de las tiendas departamentales como principal opción, registrando 68.2%, seguido están los comercios locales con un alejado 22.8%, en tercera instancia resalta la modalidad mixta con 7.7% y finalmente tianguis locales con 1.3%.

Al igual que en el rubro anterior se procedió a realizar el análisis por tablas cruzadas de las variables analizadas, lo cual nos brindó mayor claridad en cuanto a la relación que tienen los resultados del lugar y tipo de comercio, a continuación, los resultados.

Tabla 21. Relación entre el lugar y tipo de comercio en donde consumen los productos de cuidado personal los residentes de la nueva centralidad Zona Oxtotitlán.

			Tipo de comercio				Total	
			Tianguis	Tienda de autoservicio	Comercios Locales	Mixto		
Lugar	Localmente	Recuento	3	166	59	16	244	
		% dentro de Lugar	1.2%	68.0%	24.2%	6.6%	100.0%	
	Toluca	Recuento	1	68	18	9	96	
		% dentro de Lugar	1.0%	70.8%	18.8%	9.4%	100.0%	
	Metepiec	Recuento	0	18	5	3	26	
		% dentro de Lugar	0.0%	69.2%	19.2%	11.5%	100.0%	
	Zinacantepec	Recuento	1	5	4	1	11	
		% dentro de Lugar	9.1%	45.5%	36.4%	9.1%	100.0%	
	Total		Recuento	5	257	86	29	377
			% dentro de Lugar	1.3%	68.2%	22.8%	7.7%	100.0%

Fuente: Elaboración propia.

El análisis por tablas cruzadas expone que del 64.7% que adquieren los productos de cuidado personal en un radio cercano al de sus hogares, 68% prefiere la tipología de Tienda de autoservicio como principal opción en cuanto al consumo, este resultado mantiene la tendencia del apartado anterior y muestra la consolidación del cambio en los patrones de consumo de la población residente en la centralidad derivado de la instauración y entrada en funcionamiento de las cadenas de tiendas de autoservicio a inicios del siglo XX.

El comercio local registra un porcentaje del 24.2 de preferencia por parte de los residentes, seguido en tercera instancia por la modalidad mixta con 6.6% y finalmente, los tianguis locales con 1.2%.

También vale la pena resaltar que, si adjuntamos los porcentajes del comercio y tianguis locales, aun no se logra alcanzar la mitad del porcentaje de predilección en cuanto al consumo del cual goza la modalidad de tiendas departamentales

Al igual que en el caso de los artículos para el cuidado para el hogar, la tendencia de consumo de los residentes que consumen los artículos de cuidado personal en lugares no locales se mantuvo, demostrando prevalencia para las tiendas de

autoservicio con un 70.8% en Toluca centro, 69.2% en Metepec y 45.5% en Zinacantepec.

Tabla 22. Presupuesto mensual dedicado a la adquisición de artículos para cuidado personal de los habitantes de la nueva centralidad zona Oxtotitlán.

Rango	Frecuencia	Porcentaje
0-190	12	3.2
191-380	50	13.3
381-570	138	36.6
571-760	83	22.0
761-en adelante	94	24.9
Total	377	100

Fuente: Elaboración propia.

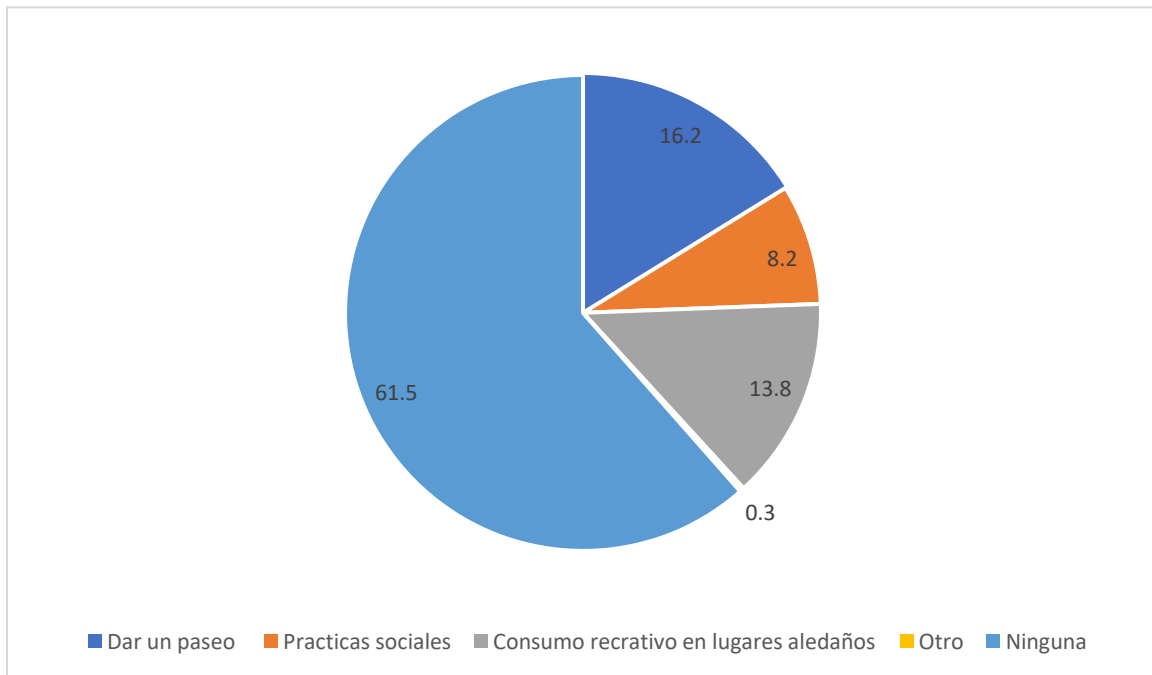
Finalmente, en cuanto a lo referente a la tabla 22, podemos observar cómo la mayoría de los habitantes de la centralidad (36.6%) destina para el gasto en este rubro el equivalente presupuestal a la mitad del techo estatal, misma que marca 758\$ mensuales, 22% de los habitantes destina el presupuesto mensual correspondiente al techo estatal y 24.9% consume más que el promedio estatal.

Actividades suplementarias al consumo.

Como se expuso en el caso de estudio referente al consumo de la Ciudad de México, los patrones de consumo de la población suelen ir ligados actividades suplementarias, ya sean de ocio, sociabilización, reproducción de la vida cotidiana, etc.

Para el caso de la nueva centralidad zona Oxtotitlán, el siguiente grafico expone los resultados obtenidos.

Gráfico 10. Actividades suplementarias al consumo de los habitantes de la nueva centralidad zona Oxtotitlán.



Fuente: Elaboración propia.

Según los resultados obtenidos de la población encuestada, 61.5% de los residentes en la centralidad se limitan solamente a la práctica de consumir cuando realizan esta actividad, mientras que 38.5% sí realizan actividades suplementarias, de los cuales 16.2% se limitan a realizar un simple paseo, sea familiar o individual, 13.8% realiza consumo recreativo en comercios o servicios aledaños y 8.2% aprovecha para acudir a prácticas sociales, como actividades religiosas o deportivas.

Cabe destacar que, los encuestados destacaron el hecho de que en la actualidad prefieren efectuar viajes lo más cortos posibles, intentando minimizar el contacto social ya que temen contagiarse del virus SARS CoV-2.

5. Análisis de los resultados

Para realizar el análisis de los resultados obtenidos por la aplicación de la encuesta en la zona de estudio, se procedió a contrastar los resultados con la teoría y casos de estudios presentes en los primeros dos capítulos de esta investigación.

En primera instancia y en concordancia a lo expuesto en el caso de estudio de Duhau y Giglia (2007) en la Ciudad de México, a partir de la década de los ochenta las grandes cadenas comerciales escogieron la ciudad central consolidada de Toluca como emplazamiento para la instauración de las tiendas Aurrera y Blanco, primeros antecedentes de tiendas de autoservicio en la urbe y

que abrieron un canal de abastecimiento de productos de todo el país y coexistían con los mercados locales (Hernández y Villagrán, p. 99).

La selección de la ciudad central como se exponía en los modelos de Von Thünen, Weber, Burgess, Christaller, August Lösch y Hoyt del primer capítulo de esta investigación radicaba en que era el lugar con mejor accesibilidad, alta densidad poblacional y, por ende, un amplio mercado de potenciales consumidores; además de las ventajas generadas por la economía de aglomeración. Sin embargo, esta situación se revirtió con el acelerado proceso de expansión de la mancha urbana que atravesó la urbe capitalina a partir de la segunda mitad del siglo XX, que en la década de 1990 desembocó en la proliferación de problemas urbanos como congestión vial, colapso de la movilidad de la población en el centro; el declive-saturación, vaciamiento de la población residente, el aumento del precio del suelo, desaceleración de las ventas y cierre de comercios (Sanchez y Hernández, p.73).

La saturación del centro histórico de Toluca coincide con el inicio del periodo de metropolización que como vimos en el tercer capítulo de esta investigación, se desarrolló a partir de la década de los ochenta y que se caracterizó por un acelerado proceso de crecimiento poblacional y territorial que provocó que se difuminaran los límites político administrativos de los municipios de Toluca, Metepec, Zinacantepec, San Mateo Atenco y Ocoyoacac, principalmente.

Este contexto de saturación de la centralidad fundacional y de metropolización provocó *“la relocalización de las tiendas departamentales a lugares periféricos, mismos que ofrecían bajos costos, mezcla de usos de suelo, flujos de personas, bienes, servicios e información y la red de comunicación”* (Hernández y Villagrán, p.100). Para el caso de la Zona Metropolitana de Toluca, como se expuso en el tercer capítulo de esta investigación, la relocalización de tiendas departamentales fue un proceso paulatino, empezando por el Municipio de Metepec, en el cual se construyó Plaza Las Américas, desarrollo comercial de gran auge en la década de los noventa y el cual atrajo comercio suplementario y especializado a la zona, como fue el caso de la Plaza Pabellón Metepec, Galerías Metepec y las Tiendas Departamentales Walmart, Comercial Mexicana, Home Depot y Garis.

Posteriormente y teniendo como antecedente el éxito alcanzado en el Municipio de Metepec, el fenómeno de la relocalización tuvo lugar en municipios como Lerma y otras colindancias otrora periféricas, deviniendo el surgimiento y posterior consolidación de centralidades urbanas que tienen como principal factor de localización la presencia de vialidades primarias, esto se repite en todos los casos expuestos en el tercer capítulo y en la centralidad de la Zona Oxtotitlán.

Es relevante especificar que, pese a que la proliferación de nuevas centralidades urbanas tiene ciertos factores coincidentes, todas las existentes en la ZMT tienen características específicas, la que es objeto de la presente investigación tiene como principales actores económicos las tiendas departamentales Walmart y Mega Soriana, especialización en el sector automotriz y en pisos-recubrimientos

de cerámica sobre el corredor comercial y de servicios, además un perfil de consumo minorista-tradicionalista muy marcado, específicamente al norte de la centralidad.

Continuando con lo expuesto en la Ciudad de México por Duhau y Giglia (2007), se encontró que la instauración de las tiendas departamentales provocó la modificación de los patrones de consumo preexistentes de la población circundante, específicamente haciendo que se desarrolle un modelo de consumo híbrido, en donde más que un dominio total por alguna tipología de comercio existe complementariedad, es decir, el pequeño comercio local, el ambulante y las tiendas departamentales son recurridas por los consumidores potenciales según el grado de proximidad se tenga a cada caso.

Este fenómeno es similar, según los resultados encontrados por la aplicación de la encuesta en el polígono de la nueva centralidad Zona Oxtotitlán, la cual también transitó de un modelo de consumo dominado predominantemente por las modalidades de tianguis y comercio minorista local hacia un modelo híbrido de complementariedad basado en la opción de mayor proximidad.

Este modelo se caracteriza en que la población encuestada realiza las compras de alimentos y bebidas en la centralidad, donde prefiere acudir a las distintas tipologías de comercio local y tianguis cercanos a sus hogares, es en este rubro donde se mantiene el perfil tradicionalista ya que, el comercio de proximidad en tiendas de abarrotes, carnicerías, pollerías, recauderías, tianguis, etc. era la opción socorrida por los residentes locales antes de la consolidación de la centralidad, además cabe destacar que la elección de estas opciones también radica en algo más complejo que simplemente comprar/consumir, existe un fenómeno de socialización, de reproducción de la vida cotidiana basada en relaciones personales que sobrepasan la simple interacción comprador-vendedor y que se mantiene hasta la actualidad.

Con la creación de infraestructura vial que sustenta un amplio flujo de vehículos y la posterior aparición de tiendas de autoservicio que se beneficiaban de la excelente accesibilidad, la población encuestada en la centralidad modificó el patrón de consumo para las tipologías de productos de cuidado personal y cuidado para el hogar, ahora prefieren acudir a estas nuevas tipologías de comercio en detrimento del comercio local y los tianguis, creándose así complementariedad entre las distintas opciones de establecimientos comerciales.

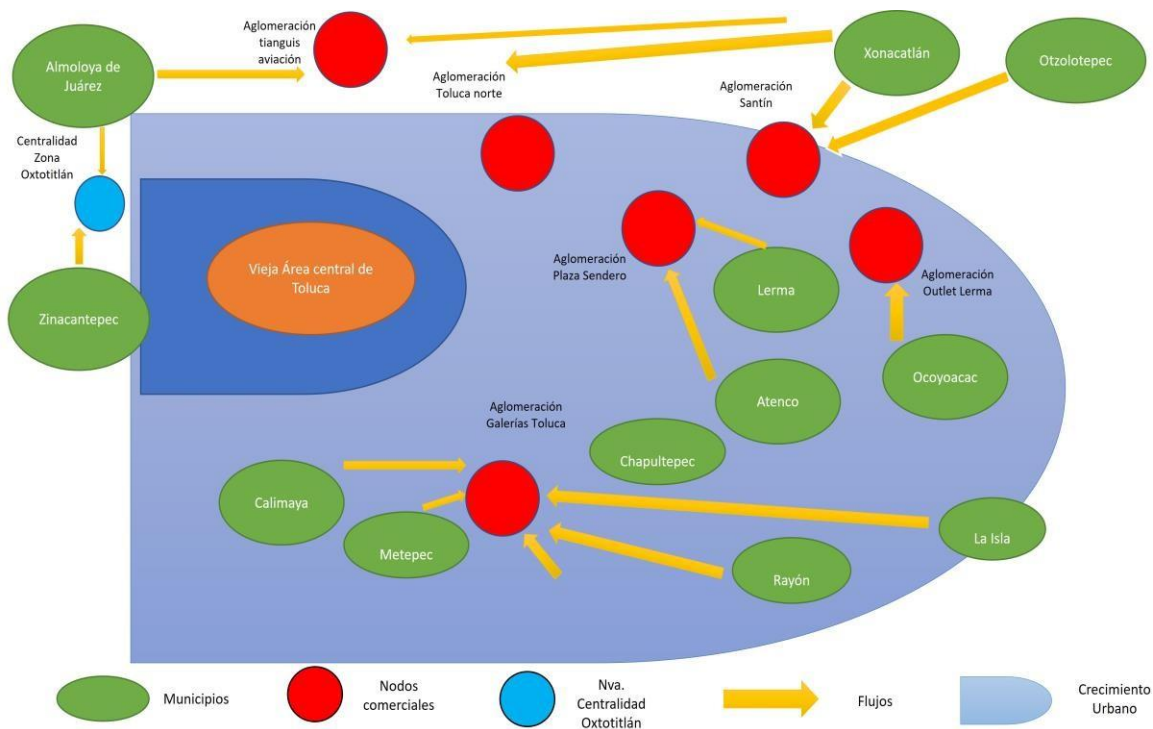
Debido a que el diseño bajo el cual se concibieron las tiendas privilegia a la accesibilidad mediante auto particular o transporte público, la mayoría de los viajes que se realizan a estos lugares se ejecutan mediante los medios de transporte ya mencionados.

Cabe destacar que al igual que en el caso de la Ciudad de México, los resultados de los encuestados de la centralidad zona Oxtotitlán demuestran que la

preferencia de consumo prioriza los desplazamientos en un grado de proximidad alto, es decir más allá de la tipología de los productos los consumidores buscan hacerlo en un radio relativamente cercano al de sus hogares.

Finalmente, los resultados obtenidos por la encuesta que demuestran la preferencia en cuanto al consumo de proximidad en sus distintas modalidades por parte de los residentes encuestados del área analizada dan cabida a suponer que el desarrollo y consolidación de la centralidad han provocado que consumidores que solían asistir a la centralidad fundacional del centro de Toluca, dejen de hacerlo y ahora obtén por acudir a las distintas opciones que ofrece la zona de Oxtotitlán.

Imagen 32. Nueva Jerarquía de Flujos Comerciales de la ZMT.



Fuente: Elaboración propia con base en Gaspar y Orozco, 2015.

Esto como lo muestra la imagen 32 repercutiría en los flujos de consumidores provenientes de la zona noroeste de la Zona Metropolitana de Toluca, específicamente de los municipios de Zinacantepec y Almoloya de Juárez, que retomado lo expuesto en el trabajo de Gaspar y Orozco (2015) presente en el tercer capítulo de esta investigación, no tenían nodos comerciales significativos que satisficieran sus necesidades de consumo.

Dentro de esta línea de ideas, habría que matizar que solo se hace esta suposición en base en los resultados de la población encuestada y en las características de la centralidad zona Oxtotitlán, que, retomando la clasificación

desarrollada en el tercer capítulo de la presente investigación, entraría dentro de la categoría de centralidad con base en centros comerciales.

Teniendo en cuenta esto, la influencia ejercida sobre la variable consumo se limitaría a los municipios cercanos (Zinacantepec y Almoloya de Juárez) en los rubros encuestados, no tendría influencia a nivel metropolitano pues no cuenta con comercio, servicios o equipamientos altamente especializados, de igual manera no tiene oferta en cuanto al ocio, elementos que si cuentan otras centralidades y que hacen que la dinámica en cuanto al consumo sea mucho más compleja

Finalmente, cabría destacar que la zona Oxtotitlán no se apropia de la totalidad de los flujos que solían asistir a la centralidad fundacional para consumir, en materia de servicios administrativos, culturales, gubernamentales, ocio, entre otras; aún mantiene su primacía.

El caso de estudio de la centralidad en la zona de Oxtotitlán es un ejemplo de lo complejo en cuanto a los fenómenos territoriales que han tenido lugar en América Latina a raíz de la política de industrialización, introducción del modelo neoliberal y la globalización. Para el caso de las nuevas centralidades, en la literatura especializada se mencionan como lugares altamente especializados tecnológicamente con enclaves comerciales masivos de tipología shopping mall y grandes equipamientos, los casos de estudio del segundo capítulo de esta investigación y el análisis de este capítulo nos demuestran que el fenómeno en Latinoamérica es diferente, en estas latitudes hay una gran diversidad en cuanto tipologías endógenas.

Esto se demuestra que para la centralidad Oxtotitlán, en donde un barrio tradicional y una colonia popular con población predominantemente de escasos recursos, entraron a un contexto en donde la introducción de nuevas tipologías de comercio complejizó su patrón de consumo, haciéndolo mixto y donde, además, ahora comparten con nuevos usuarios de estratos sociales medios y altos.

Conclusión del capítulo.

En este capítulo se evidencio que el proceso de maduración y consolidación de la nueva centralidad en la zona Oxtotitlán desembocó distintos cambios en la estructura económica, territorial y social al interior de su polígono.

Con el fin de poder explorar estos cambios se procedió a realizar un análisis histórico, partiendo al igual que en los casos de estudio desde periodo prehispánico hasta el año 2020. El análisis permitió reconocer el aspecto tradicionalista pues se tiene mayor bagaje en cuanto a los antecedentes del barrio lo que a su vez facilita identificar y dar explicación a los cambios que han tenido lugar a partir del proceso de Metropolitización del Valle de Toluca, que se consolido

en la década de los ochenta y la subsecuente conformación y consolidación de la centralidad.

Dentro del aspecto económico se pueden diferenciar dos etapas dentro de la dinámica del área de estudio. La primera corresponde al periodo 1960-2000 y se caracteriza por el dominio de las actividades enfocadas en el comercio al por menor y de proximidad de productos de canasta básica y por la importancia que juega el tradicional tianguis que se realiza en las inmediaciones de la Parroquia de San Mateo. Es importante matizar que giros como el comercio enfocado al rubro automotriz ya existían en la zona de estudio, pero su preponderancia no era equiparable al de la segunda etapa.

La segunda etapa corresponde al periodo 2000-2020, que es donde existe una importante reconfiguración en la zona, detonada principalmente por la instauración de las dos primeras tiendas de autoservicio Walmart y Comercial Mexicana sobre la vialidad Regional Boulevard López Mateos. Estos dos enclaves comerciales desencadenaron la instauración de comercio suplementario, cadenas de comida rápida, instituciones bancarias y especialización en cuanto al comercio al por menor de refacciones y pisos y recubrimiento de cerámica.

Dentro de esta nueva dinámica económica es importante resaltar el hecho de que si bien la terciarización y crecimiento en cuanto a las unidades económicas ha sido sostenido, con una tasa media anual de crecimiento de 1.3% este no está monopolizado por la nueva dinámica de comercio especializado y suplementario a los actores económicos más relevantes, pues las unidades económicas con mayor presencia en la centralidad corresponden al comercio según la tipología de tiendas de abarrotes y los servicios de preparación de alimentos, actividades relacionadas al comercio de proximidad.

Este argumento se ve reforzado con el análisis de puntos calientes que demostró que los lugares con mayor concentración de unidades económicas se encuentran en las inmediaciones de la Parroquia de San Mateo y en el corredor comercial de proximidad, ubicado en la vialidad terciaria, Lago Caimanero.

Esto demuestra la existencia de una profunda complejidad en cuanto a la oferta de satisfactores para potenciales consumidores tanto externos como residentes en la centralidad, que tienen opciones de consumo en lugares relacionados a la globalización económica como son las tiendas departamentales nacionales e internacionales y enclaves tradicionales como tianguis y ambulante.

En cuanto al aspecto territorial encontramos que el barrio de Oxtotitlán tuvo una ocupación poblacional poco densa, misma que en la mayor parte del siglo XX no se encontraba incorporada al continuum urbano de la ciudad de Toluca, es decir, era un asentamiento netamente periférico.

Este contexto empieza a cambiar al igual que en los casos de estudio, con la política de desconcentración industrial de la Ciudad de México, que provocó que la urbe Toluqueña a partir de las décadas de los cincuenta y sesenta fuera receptora de un volumen importante de industrias las cuales dieron inicio al periodo de Metropolización del Valle.

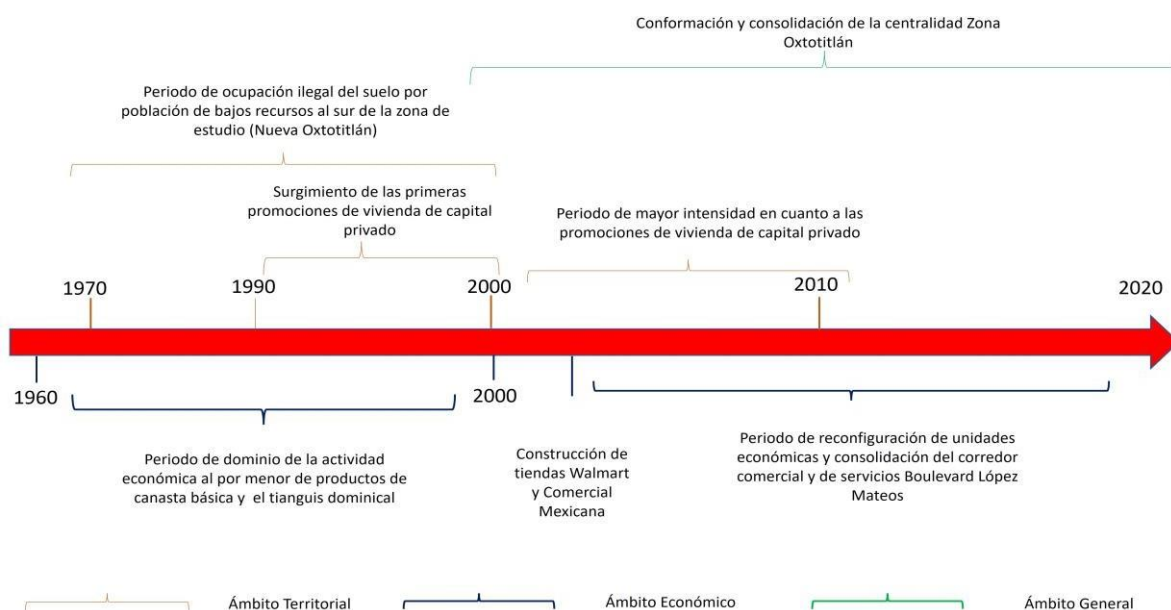
Este fenómeno repercutió de manera significativa en la zona de estudio a partir de la década de los setenta, pues el sur de esta fue el principal receptor de población de bajos ingresos misma que mediante la ocupación informal del suelo empezaron a modificar la vocación agrícola, predominante hasta ese momento.

La entrada de la década de los noventa marcó el inicio de las promociones inmobiliarias de capital privado en el área de estudio, donde los AGEB 3871, 3886 y 3890 fueron sujetos a desarrollos de vivienda de distintas tipologías, a su vez destaca el hecho de que ninguna de estas promociones se realizó en proximidad a la zona donde se estableció la población de bajos ingresos.

La entrada del nuevo siglo marcó el inicio de mayor intensidad en cuanto al desarrollo de promociones inmobiliarias en el área de estudio con 77% del total de las existentes en la centralidad, esta situación coincidente con la instauración sobre la vialidad Adolfo López Mateos de los principales actores económicos de la centralidad. Esta relación es un indicador de cómo la zona se volvió aún más atractiva para inversores de capital privado.

A continuación, se presenta un esquema resumen de la conformación de la centralidad.

Imagen 33. Línea de tiempo, conformación de la Nueva Centralidad Oxtotitlán



Fuente: Elaboración propia.

La línea de tiempo de la imagen 33 muestra que el ámbito económico es el principal factor causal para el nacimiento y consolidación de la centralidad, pues la introducción de la actividad industrial en el Valle y la instauración de las tiendas departamentales en la centralidad condicionaron la estructura social y territorial preexistente provocando que en primera instancia aumentara la recepción de población de ingreso bajo y medio, así como las primeras promociones de desarrollos inmobiliarios, en segunda instancia la instauración de las tiendas comerciales provocaron el desencadenamiento de un proceso de terciarización y especialización económica, cambio de uso de suelo e incremento en la densidad poblacional.

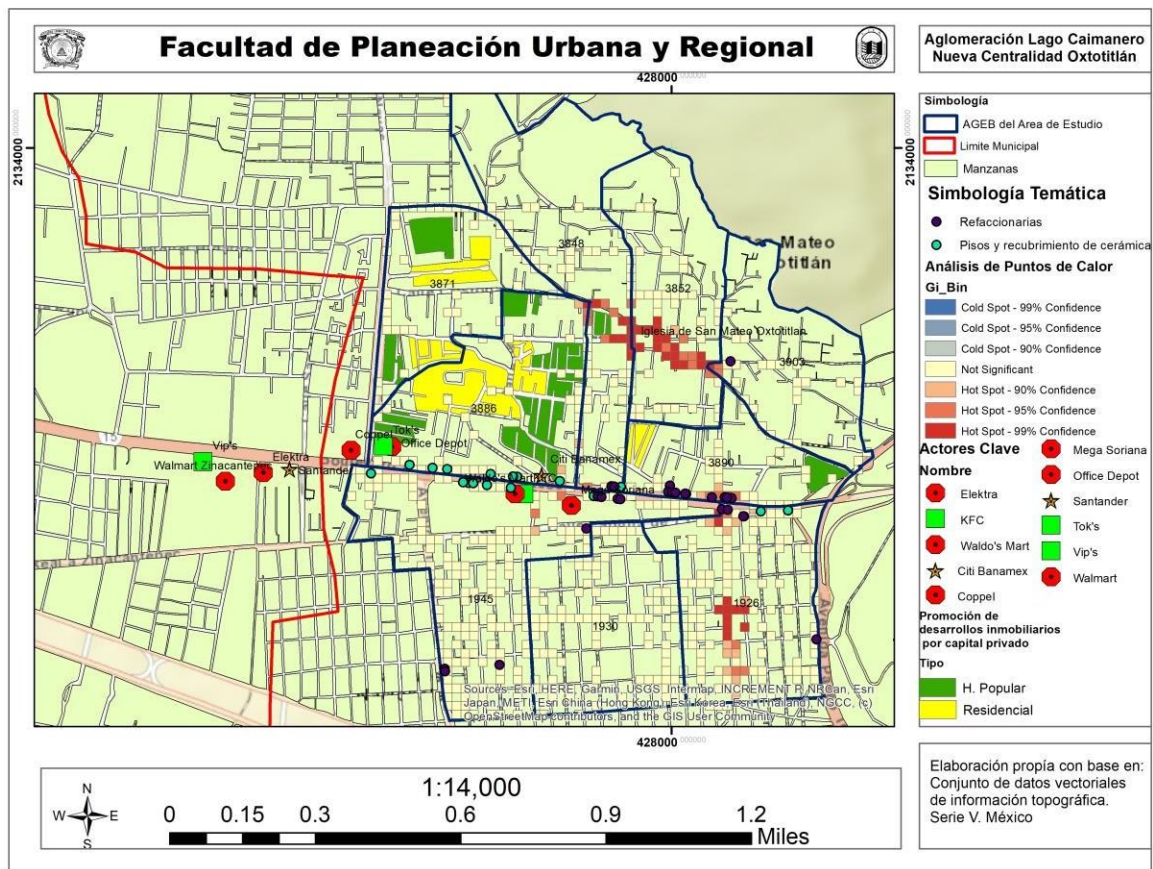
En cuanto a los efectos resultantes al proceso de conformación y consolidación de la centralidad Zona Oxtotitlán, se encontró que la población residente en la misma ha modificado su patrón de consumo, tanto en el lugar como en la tipología donde realizaba esta actividad.

Por parte del lugar, la población prefiere consumir en un radio relativamente cercano al de sus viviendas, esto quiere decir, que presumiblemente a diferencia de lo que postulaban Gaspar y Orozco (2015), ya no acuden a la centralidad fundacional del centro de Toluca, salvo para realizar actividades de carácter especializado, como trámites de ámbito gubernamental.

Finalmente, por parte del tipo de establecimiento en donde consume la población, el cambio radica en que, con la instauración de las Tiendas de Autoservicio, ahora la población dejó de consumir exclusivamente en modalidades de carácter más tradicional, como son los tianguis o el comercio de proximidad. El nuevo paradigma entonces es híbrido, pues para los rubros de alimentos y bebidas se mantiene el perfil tradicional pues la población acude principalmente a comercio locales y tianguis cercanos. Pero, para los rubros de artículos para el cuidado personal y del hogar ahora se dirigen a las tiendas de autoservicios cercanas, esta situación, como se expuso anteriormente es coincidente a lo analizado en el caso de estudio de la Ciudad de México.

A continuación, se presenta el mapa que visibiliza la estructura actual en los ámbitos territorial y económico de la centralidad Nueva Oxtotitlán.

Mapa 9. Resumen de los distintos aspectos analizados en la nueva centralidad zona Oxtotitlán.



Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar en el mapa, la dinámica económica de la centralidad presenta tres zonas importantes de actividad, la principal se localiza sobre la vialidad de carácter regional Adolfo López Mateos, donde el alto flujo de mercancías y personas (potenciales consumidores) consolidó un corredor comercial y de servicios, mismo que al igual que en otras centralidades de la ZMT, cuenta con tiendas departamentales, cadenas de comida rápida nacionales y transnacionales, enclaves bancarios, entre otros; además este corredor se caracteriza por su especialización en cuanto al comercio en la tipología de refaccionarias y pisos y recubrimientos de cerámica, pues la mayoría de las unidades económicas de estos rubros se encuentran sobre esta vialidad.

La segunda zona de principal relevancia económica se encuentra al norte de la centralidad, en las inmediaciones de la Parroquia de San Mateo, en donde se encuentra la aglomeración de unidades económicas estadísticamente significativa más importante en la centralidad. Esta aglomeración, corresponde a una tipología de enclaves comerciales y oferta de consumo radicalmente diferente a la del

corredor comercial y de servicios Adolfo López Mateos, pues esta se enfoca a comercio de proximidad dedicado al abasto diario de la población circundante, en donde el desarrollo de un tianguis con amplia tradición es de suma importancia para los habitantes del área. Recapitulando, esta aglomeración tiene un perfil de consumo “tradicionalista”, mismo que corresponde al tipo de asentamiento, un barrio de procedencia prehispánica.

Finalmente, la última zona de relevancia económica de la centralidad se encuentra en el sector sur, sobre la vialidad Lago Caimanero, en donde se desarrolla un tianguis ambulante, donde se ofertan diferentes productos, principalmente los relacionados al abasto, este tianguis favorece principalmente a los habitantes circundantes a la zona, es decir, a la Colonia popular Nueva Oxtotitlán.

Por parte del ámbito territorial, destaca el hecho de que las promociones de desarrollos inmobiliarios por parte de capital privado se realizaron principalmente en la zona oeste de la centralidad en los AGEB 3871 y 3886, en donde hay mayor proximidad a las tiendas de autoservicio, cadenas de comida rápida, instituciones bancarias y comercio suplementario.

La ausencia de promociones inmobiliarias en los AGEB restantes de la centralidad se relaciona al tipo de asentamiento que predomina en los mismos, el cual corresponden a un barrio tradicional de la ciudad de Toluca y a una colonia conformada por asentamientos irregulares y que en la década de los setenta fue la principal receptora de población de bajos ingresos en la ZMT y actualmente conforman una nueva centralidad enfocada al consumo.

Conclusiones.

El desarrollo del presente trabajo de investigación concluyó con el análisis de la dinámica demográfica, desarrollos inmobiliarios, unidades económicas y patrón de consumo en el polígono conformado por los AGEB 3871, 3886, 3848, 3852, 3890, 3903, 1945, 1930 y 1926.

Lo anterior permitió cumplir con el objetivo general planteado en un inicio, el cual fue: “Realizar un análisis de las características particulares que tienen lugar en la centralidad comercial y de servicios localizada al oeste de la ciudad de Toluca, con el fin de precisar los efectos que esta ha causado en un poblado de características tradicionales como San Mateo Oxtotitlán y en una colonia popular de reciente surgimiento como la Nueva Oxtotitlán”.

El cumplimiento del objetivo general facilitó el abordaje de la respuesta de la pregunta de investigación, que fue: ¿Cuáles han sido las transformaciones socioeconómicas y territoriales que han tenido lugar en la Colonia Nueva Oxtotitlán y San Mateo Oxtotitlán provocadas como resultado del surgimiento de una centralidad comercial y de servicios en el periodo de 1980-2020?

De esta manera, el análisis contrastado de las variables analizadas en el último capítulo, los modelos teóricos, casos de estudio y antecedentes de urbanización del país y la ciudad de Toluca, permitieron comprobar la hipótesis y desarrollar las siguientes conclusiones.

El papel del Estado dentro de la conformación de nuevas centralidades urbanas.

Con base en lo escrito en el presente trabajo, se puede concluir que el Estado tiene un papel primordial en el desarrollo de nuevas centralidades urbanas, aunque cabe matizar que este papel es indirecto.

De acuerdo con lo expuesto en los capítulos del trabajo, se puede sustentar el postulado anterior, pues según los modelos de estructuración urbana, específicamente el desarrollado por Borsdorf (2003) y la totalidad de los casos latinoamericanos estudiados en esta investigación, la decisión de los estados por introducir políticas de industrialización económica y el modelo neoliberal determinaron de manera decisiva el futuro de las ciudades latinoamericanas.

En cuanto al proceso de industrialización, se identificó que derivó en un intenso fenómeno migratorio campo-ciudad, ya que las ciudades al ser receptoras de las industrias se convirtieron en los lugares facilitadores de desarrollo para la población. A su vez, con el fin de poder sustentar el funcionamiento de la nueva base industrial se tuvieron que desarrollar redes de infraestructura, equipamientos y vivienda, que provocaron el crecimiento de la mancha urbana y derivaron en la conurbación de territorios que a su vez conformaron zonas metropolitanas.

La introducción del modelo neoliberal facilitó que nuevas empresas transnacionales e inversores de capital privado aprovecharan el aumento en el número de oportunidades que ofrecían las crecientes urbes latinoamericanas. Específicamente para el caso de centralidades urbanas encontramos que estos emplazamientos concentran una importante dinámica de desarrolladores inmobiliarios de capital privado y tiendas departamentales como Walmart o centros comerciales altamente especializados que conglomeran marcas y productos de todo el mundo y que se erigen como elementos ancla para la conformación de nuevas centralidades urbanas

Cabe resaltar el hecho de que el papel estatal en el proceso de conformación de las nuevas centralidades urbanas es indirecto en el sentido en que las mismas no se conforman como parte de un proyecto, ni son planificadas, surgen por el conjunto de decisiones aplicadas por el accionar gubernamental y el sector privado.

Esta situación es coincidente con el caso de la nueva centralidad en la zona Oxtotitlán, pues como se observó en el tercer y cuarto capítulo de esta investigación, el comienzo del proceso de conurbación en la zona de estudio es resultado del proceso de industrialización, que motivó la creación de los primeros desarrollos inmobiliarios en la centralidad y en la zona noroeste en general, además de la ocupación informal del suelo por parte de población de bajos ingresos.

La anexión física de la centralidad con la mancha urbana de la ciudad de Toluca y la conformación de la centralidad corresponden al periodo neoliberal, en donde la inversión de capital privado en el rubro inmobiliario y comercial, consolidaron la demanda de satisfactores y la oferta de nuevas modalidades de las opciones de consumo, resaltando las tiendas de autoservicio que fungieron el papel de elementos ancla para la reconfiguración económica de la zona.

El proceso de metropolización como factor determinante en la conformación de nuevas centralidades urbanas.

La evidencia presentada en el desarrollo de la investigación permite concluir que el contexto metropolitano a través de las distintas formas de producción de la vivienda es determinante para el surgimiento y consolidación de nuevas centralidades urbanas.

Este postulado se sustenta en que la revisión teórica realizada a los modelos de estructuración urbana y a los casos de estudio latinoamericanos exponen que el proceso de crecimiento de la mancha urbana a través de distintos procesos de ocupación de suelo y producción de vivienda resultantes de la conformación de las zonas metropolitanas hacen que se conformen nuevos espacios con propiedad de centralidad, consolidadas principalmente por el sector privado, pues la satisfacción de las necesidades de la población que pasa a residir en estos en lugares

anteriormente periféricos no se cumple con un solo espacio de centralidad, situación que aprovechan los inversores para desarrollar diferentes tipos de modalidades de oferta comercial.

Este fenómeno es coincidente con lo analizado en la urbe Toluqueña, pues la consolidación de la ZMT en la segunda mitad del siglo XX provocó que muchos emplazamientos otrora periféricos reclamaran satisfactores en sus entornos circundantes, lo que derivó en el surgimiento de múltiples centralidades con diferentes características, este fue el caso de la nueva centralidad Oxtotitlán a inicios del nuevo siglo.

Modificaciones en la estructura interna de la centralidad.

Con base en los hallazgos encontrados en el cuarto capítulo de la investigación, se puede concluir que la conformación de la centralidad en la zona de Oxtotitlán modificó el comportamiento económico en la zona, aunque no de la forma en que se había propuesto en la hipótesis.

No hay desaparición de las unidades económicas “tradicionales” enfocadas al comercio minorista de artículos de canasta básica, estas siguen teniendo una presencia preponderante al ser las que tienen mayor presencia al interior de la centralidad. Es importante resaltar que la desaparición de la presencia de actividad económica en la centralidad fue en la elaboración de tapetes artesanales, pues para finales del siglo XX había 35 talleres de los cuales ninguno sobrevivió.

Además, se consolidó un corredor comercial y de servicios sobre la vialidad Adolfo López Mateos, el cual además de albergar las tiendas departamentales ancla, también conglomera las cadenas de comida rápida, instituciones bancarias y la mayor parte de unidades económicas dedicadas a refacciones automotrices y pisos y recubrimientos de cerámica.

Por otro lado, y con base en el último capítulo de la investigación, se concluye que tanto el perfil demográfico como la morfología de la vivienda han presentado modificaciones derivadas de la conformación de la centralidad. Esta conclusión confirma la hipótesis planteada al principio de la investigación, que refería a que habría modificaciones en estos rubros.

Es importante resaltar que esta tendencia de modificación se presenta en la zona (tanto Oxtotitlán como Zinacantepec) desde la década de los noventa pero la instauración en el nuevo siglo de las tiendas ancla coadyuvó a este proceso, pues la promoción de desarrollos inmobiliarios para diferentes estratos socioeconómicos alcanzó su mayor punto en el periodo de 2000-2010 con 55.6% de los desarrollos existentes y derivó en la modificación tanto del perfil demográfico como del morfológico de las viviendas, pues aconteció un importante crecimiento de 2.93% en la tasa de crecimiento poblacional y el desarrollo de las

promociones de vivienda de tipo urbanización cerrada, mismas que no existían previamente en la centralidad.

Efectos resultantes de la nueva centralidad.

Con base en la encuesta aplicada principalmente a población oriunda de la zona de estudio se puede concluir que para la población encuestada hay modificación en cuanto a los patrones de consumo preexistentes en la centralidad. Esta conclusión confirma parcialmente la hipótesis planteada al comienzo de la investigación.

El perfil de consumo resultante de la instauración de las tiendas departamentales en el polígono de estudio es híbrido, porque la población encuestada tiene predilección por tipologías de tiendas de autoservicio en cuanto al consumo de productos de cuidado personal y del hogar, con 68 y 62% respectivamente, respecto al consumo de alimentos y bebidas es donde se mantiene el perfil tradicionalista, pues 79.9% de la población encuestada mantiene predilección por las pequeñas unidades económicas como tiendas de abarrotes así como por tianguis locales.

Es importante destacar que el punto en común es que más allá de la tipología del lugar o los productos que se consuman, hay una marcada tendencia hacia el consumo en un radio relativamente cercano al de sus hogares, esta situación permite realizar la suposición de que la conformación de la centralidad provocó que los flujos de consumo se concentren en la misma, restando protagonismo a la centralidad fundacional del centro de Toluca.

Finalmente, los aspectos analizados nos permiten concluir que la nueva centralidad zona Oxtotitlán es un ejemplo de la complejización en cuanto a los fenómenos socio territoriales que han tenido lugar en las ciudades latinoamericanas derivados de los distintos procesos, políticos, económicos y sociales que han acontecido en los últimos cien años, destacando principalmente el modelo neoliberal.

Específicamente, la zona Oxtotitlán ha desempeñado un lugar históricamente relevante para la ciudad de Toluca, pues ha pasado de ser un barrio de datación prehispánica con dinámicas sociales y económicas intrínsecamente relacionadas a la reproducción de un estilo de vida comunal donde las creencias religiosas juegan un papel preponderante, a ser un punto económicamente relevante en cuanto al consumo de la zona noroeste de la ciudad de Toluca, donde las tiendas de autoservicios han ganado mucho protagonismo.

Estos distintos contextos se han mezclado, contraponiéndose el uno al otro, generando una compleja dinámica donde distintos estratos socioeconómicos, unos endémicos y otros llegados hace relativamente poco tiempo, coexisten,

compartiendo dinámicas de reproducción de estilos de vida, hábitos de consumo y formas de producción del espacio.

Bibliografía:

- Águeda, B. F. (2009). Evolución urbana y memoria de la ciudad industrial: futuros para la ciudad de Detroit. *Cuadernos de investigación urbanística*, (63), 5-70.
- Aguirre Núñez, C. A., & Marmolejo Duarte, C. R. (2009). Efectos de los subcentros urbanos en los valores inmobiliarios: estudio del caso de la Región Metropolitana de Barcelona. In *5th International Conference Virtual City and Territory, Barcelona, 2, 3 and 4 June 2009* (pp. 729-744). Centre de Política de Sòl i Valoracions.
- Aguirre Núñez, C. A., Marmolejo Duarte, C. R., & Vergara Perucich, J. F. (2019). Centralidad y subcentralidad en ciudades con baja regulación, el caso Antofagasta y la Serena en Chile. In XIII CTV 2019 Proceedings: XIII International Conference on Virtual City and Territory: "Challenges and paradigms of the contemporary city": UPC, Barcelona, October 2-4, 2019. Centre de Política de Sol i Valoracions, CPSV/Universitat Politècnica de Catalunya, UPC.
- Alarcón, S. (2008). El tianguis global. Universidad Iberoamericana.
- Alcántara Ledezma, M. E. Nueva centralidad en la zona nororiente de la ciudad de Toluca: Aglutinamiento de actividades económicas secundarias y terciarias.
- Álvarez de la Torre, Guillermo Benjamín (2017). Morfología y estructura urbana en las ciudades medias mexicanas. *Región y Sociedad*, XXIX (68), 153-191. [fecha de Consulta 18 de Enero de 2020]. ISSN: 1870-3925. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=102/10250053005>
- Álvarez Rivera, D. Transformaciones socio-territoriales y económicas de una centralidad emergente en el municipio de Metepec.
- Alvarez, T. M. (2015). Ebenezer Howard y la Ciudad Jardín. *ArtyHum, Revista digital de Artes y Humanidades.*, 9, 118-123.
- Aranda Sánchez, J. M. (2005). Terciarización y precarización del trabajo en la Zona Metropolitana de Toluca, 1980-2000. *Papeles de población*, 11(46), 109-137.
- Aranda Sánchez, José María, 2000: Conformación de la Zona Metropolitana de Toluca, 1960-1990, Estado de México: CICSyH/UAEM
- Ascher, F., & Díaz, M. H. (2018). Los nuevos principios del urbanismo. Alianza editorial.
- Astori, D. (1980). Algunas características de la industrialización en América Latina. *Comercio Exterior*, vol. 30, núm. 12, México, diciembre de 1980, pp. 1386-1400
- Asuad, N. (2014). Teoría de la localización industrial y de áreas de mercado. Facultad de Economía de la UNAM, 1-108.

- Becerra Valbuena, L. G. (2013). Microeconomics Approaches in the Christaller's Central Places Theory. *Ensayos sobre Política Económica*, 31(SPE70), 67-120.
- Becerril-Padua, Martín (2000). Policentrismo en las ciudades latinoamericanas. El caso de Santiago de Chile. . *Theomai*, (1), .[fecha de Consulta 16 de Enero de 2020]. ISSN: 1666-2830. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=124/12400108>
- Bettin, G. (1982). Los sociólogos de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili.
- Beuf, A. (2011). Nuevas centralidades y acceso a la ciudad en las periferias bogotanas. *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, (40 (1)), 147-178.
- Beuf, A. (2012). Concepción de centralidades urbanas y planeación del crecimiento urbano en la Bogotá de siglo XX. Consultado en: <http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2012/actas/07-A-Beuf.pdf>.
- Blas-Yañez, Y., Thomé-Ortiz, H., & Vizcarra, I. El mercado informal como escenario de reproducción y permanencia del gusto por el pulque: el caso del tianguis Aviación, Estado de México.
- Boix, R., & Trullén, J. (2012). Policentrismo y estructuración del espacio: una revisión crítica desde la perspectiva de los programas de investigación. *ACE: architecture, city and environment*, 6(18), 27-54.
- Boix, R., Trullén, J. & Galleto, V. (2010). Una panorámica sobre la unidad de análisis en la investigación urbana.
- Borsdorf. A (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *Revista eure* (Vol. XXIX, Nº 86), pp. 37-49, Santiago de Chile, Chile.
- Buzai, G. (2016). Urban models in the study of Latin American cities. *Innsbrucker Geographische Studien*, 40, 271-288.
- Cabrera, J., & Moreno, N. (2014). Teoría de la ubicación de Alfred Weber y su aplicación en los ingenios del cluster azucarero del Valle del Cauca. *Trabajo de grado*.
- Carrillo, F. V. (1983). Bogotá 1538-1975: de ciudad colonial a urbe capitalista. *Ciudad y territorio: Revista de ciencia urbana*, (57), 85-100.
- Carrión M., Fernando (2008). Policentralidad: esencia de la ciudad plural. *Centro-h*, (2),7-9.[fecha de Consulta 29 de Enero de 2020]. ISSN: 1390-4361. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=1151/115112535001>
- Carrión, F. (2005). El centro histórico como proyecto y objeto de deseo. *EURE (Santiago)*, 31(93), 89-100.
- Castillo Pavón, Octavio, 1992: El Proceso de Metropolización de la Ciudad de Toluca, Estado de México: Tesis de maestría, Facultad de Arquitectura, UAEM.

- Chávez, B. V. (1990). Centralidad urbana y patrones recientes de localización comercial y de servicios en Tijuana. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 275-308.
- Ciccolella, P. J., Vecslir, L., & Baer, L. E. (2015). Revitalización de subcentros metropolitanos: Buenos Aires entre la ciudad dispersa y la ciudad compacta.
- Cobos, E. P., & Hidalgo, R. P. (2004). Ciudad de México: de la centralidad a la red de corredores urbanos. *ANUARIO DE ESPACIOS URBANOS, HISTORIA, CULTURA Y DISEÑO*, (11).
- CONAPO (2021). Delimitación de zonas metropolitanas. Recuperado de http://www.conapo.gob.mx/en/CONAPO/Delimitacion_de_Zonas_Metropolitanas
- Corzo, D. (2009). Transformación metropolitana y exclusión urbana en Lima: del desborde popular a la ciudad fractal. Editorial CLACSO.
- Cuenin, F., & Silva, M. (2010). *Identificación y fortalecimiento de centralidades urbanas: El caso de Quito*. Inter-American Development Bank.
- Cuenya, B. (2011). Grandes proyectos y sus impactos en la centralidad urbana. *Cadernos Metr pola*, 13(25),185-212.[fecha de Consulta 16 de Enero de 2020]. ISSN: 1517-2422. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=4028/402837820008>
- de Ita, A. (2019). Las reformas agrarias neoliberales en México. *El Cotidiano*, 34(214), 95-107.
- De La Luz Orozco, R. Procesos de conformación y efectos socio-territoriales de una centralidad emergente, caso de estudio Tlacopa, Toluca 1960-2010.
- de Mattos, Carlos A.. (2002). Transformación de las ciudades latinoamericanas:  Impactos de la globalización?. *EURE (Santiago)*, 28(85), 5-10. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008500001>
- Dear, M. (1988). "The Postmodern Challenge: Reconstructing Human Geography", *Transactions of the Institute of British Geographers*, 13: 262-274.
- Duhau, E., & Giglia, A. (2007). Nuevas centralidades y prácticas de consumo en la Ciudad de México: del microcomercio al hipermercado. *EURE (Santiago)*, 33(98), 77-95.
- Fernández, F; Peralta, C & Liborio, M. (2002). *Nuevas Centralidades Urbanas*. Agencia Córdoba de Ciencia.
- Fernández, L. E.  . (2012). *Breve historia de la Revolución Industrial*. Ediciones Nowtilus SL.
- Fuentes Flores, C. M. (2009). La estructura espacial urbana y accesibilidad diferenciada a centros de empleo en Ciudad Juárez, Chihuahua. *Región y sociedad*, 21(44), 117-144.

- García, M; Martínez, S & Nájera, M. (2015). Expansión metropolitana de Toluca: caso de estudio municipio de Calimaya. Quivera, vol. 17, núm. 1, enero-junio, 2015, pp. 35-53 Universidad Autónoma del Estado de México Toluca, México. Disponible en <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40140031003>
- Garrocho, C., & Campos, J. (2007). Dinámica de la estructura policéntrica del empleo terciario en el área metropolitana de Toluca, 1994-2004. *Papeles de población*, 13(52), 109-135.
- Garza, G., & Schteingart, M. (Eds.). (2010). *Los grandes problemas de México. Desarrollo urbano y regional. T-II*. El Colegio de Mexico AC.
- Gaspar Sánchez, Noé, & Orozco Hernández, María Estela (2015). Configuración terciaria de la zona metropolitana de Toluca. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 25(1),9-18.[fecha de Consulta 11 de Febrero de 2021]. ISSN: 0124-7913. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=748/74841604007>
- Gianna, S. D. (2010). Decadencia ideológica y pensamiento posmoderno: Una crítica marxista. VI Jornadas de Sociología de la UNLP, 9 y 10 de diciembre de 2010, La Plata, Argentina. En Memoria Académica. Disponible en: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.5007/ev.5007.pdf
- Gilbert, A. (1997). *La ciudad latinoamericana*. Editorial Siglo XXI, Argentina.
- Gorostiza, J. L. R. (2008). El descontento frente a la ciudad industrial: reformismo social y “ciudad jardín” en España, 1900-1923. *Revista de Historia Industrial. Economía y Empresa*, 17(37), 85-122.
- Gracia, M. (2010). Determinantes teórico-históricos en la localización de la Industria textil-confección de Tlaxcala. Universidad del Mar, México.
- H. Ayuntamiento de Toluca (2000). Monografía Delegacional San Mateo Oxtotitlán. Toluca, México.
- H. Ayuntamiento de Toluca (2003). Plan de Desarrollo Urbano de Toluca, 2003. Toluca, 2003.
- H. Ayuntamiento de Toluca (2013). Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Toluca, 2003. Toluca, México.
- H. Ayuntamiento de Toluca (2019). Plan de Desarrollo Municipal 2019-2021.
- Hernández, M. E. O., & Romero, M. D. G. (2002). Organización comercial en la central de abasto de la ciudad de Toluca, México. *CIE-CIA ergo-sum*, 9(1), 31-39.
- Herrera, L., Olivares, F., & Pecht, W. (1976). Crecimiento urbano en América Latina.
- Herrero, G. P., & Pérez, J. F. M. (2001). Industria y ciudad: entre la aceptación y el rechazo de una relación histórica. *Investigaciones geográficas*, (25), 67-94.

- Hormigo Ventura, J. P. (2006). La evolución de los factores de localización de actividades.
- Hoyos Castillo, Guadalupe, & Camacho Ramírez, Marce Darinka (2010). Vialidad paseo Tollocan en la ciudad de Toluca. Quivera. Revista de Estudios Territoriales, 12(2),221-246. [fecha de Consulta 28 de mayo de 2021]. ISSN: 1405-8626. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40115676011>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2010). Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas [DENUE]. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/app/descarga/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2015). Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas [DENUE]. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/app/descarga/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2020), Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH). Disponible en: https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?pxq=Hogares_Hogares_10_8a5eaa85-f8a0-41f2-ae0a-cdc75a171b32&idrt=54&opc=t
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2020). Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas [DENUE]. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/app/descarga/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI], (2010), Censo de Población y vivienda (INEGI, Censo de Población y vivienda, 202), consultado en: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/#Tabulados> [Julio 2021]
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI], (2010), Inventario Nacional de Vivienda, consultado en: <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/inv/Default.aspx>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI], (2015). Encuesta Intercensal. consultado en: <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI], (2020), Censo de Población y vivienda (INEGI, Censo de Población y vivienda, 202), consultado en: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#Tabulados> [Julio 2021]
- Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal [INAFED] (2020). Curso Impacto metropolitano: acciones y gobernanza. Manual del participante, Modulo 2: La Metropolización en México. México.
- Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal [INAFED] (2021). Manual de Servicios Públicos Municipales. México, disponible en: <https://www.gob.mx/inafed/documentos/manual-de-servicios-publicos-municipales-2021?idiom=es>

- Iracheta, P. (2015). Del calpulli prehispánico al barrio colonial. Permanencias y transformaciones en la Villa española de Toluca, siglo XVI. Zinacantepec, Estado de México: El Colegio Mexiquense, A.C.
- Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *Eure (Santiago)*, 28(85), 11-20.
- Kneib, E. C. (2008). Subcentros urbanos: contribuição conceitual e metodológica à sua definição e identificação para planejamento de transportes.
- Knox, P. & Pinch, S. (2010). *Urban Social Geography*. Pearson Education Limited. U.K.
- L. Ford (1996). A new and improved model o Latin American city structure. *Geographical Review* 83 (3), 437-40.
- L'Huillier, F. (2021). La producción del espacio urbano capitalista: aportes del funcionalismo, la Escuela de Chicago, Henri Lefebvre y Manuel Castells. *Perspectiva Geográfica*, 26(1).
- Ledezma, A., & Erizbeth, M. (2018). Nueva centralidad en la zona nororiental de la ciudad de Toluca: Aglutinamiento de actividades económicas secundarias y terciarias.
- Liévanos Díaz, J. E. (2016). *El papel del Centro Histórico de Toluca como centralidad en la Zona Metropolitana de Toluca desde una perspectiva histórica* (Master's thesis, Universidad Autónoma del Estado de México).
- Lievanos, J. & Villar, A. (2015). Transformación histórica de la centralidad de Toluca: de la ciudad monocéntrica al espacio metropolitano policéntrico.
- Linares, S. (2012). Aportes de la ecología urbana y modelos neoclásicos para analizar la diferenciación socioespacial en ciudades medias bonaerenses: Pergamino, Olavarría y Tandil (2001). *Huellas*, 16, 11-35.
- Lobato, J. A. Á., & Rangel, C. F. G. (2013). Policentrismo comercial minorista de la zmt.
- Loera, Margarita (2006), "Una Historia de larga duración en el Valle de Toluca. La lucha por el origen étnico, la territorialidad y la autonomía política en Calimaya y sus pueblos sujetos", en *Historias*, enero-abril, no. 63, p.46
- López, J. W. P., & Ochoa, C. L. (2019). Nuevas centralidades urbanas: definición, tipologías y consolidación.
- Ludeña, Wiley. (2002). Lima: poder, centro y centralidad: Del centro nativo al centro neoliberal. *EURE (Santiago)*, 28(83), 45-65. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008300004>
- Mattos, C. (2002). Transformación de las ciudades latinoamericanas ¿Impactos de la globalización? *EURE*, XXVIII (85).
- Mayorga, M. (2012). Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura: La urbanidad en cuatro proyectos urbanos. *Revista Bitácora* 21, (2) 2012: 11 - 26 Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.

- Mena, S.A (2008). Las nuevas centralidades urbanas del distrito metropolitano de Quito, Centro Panamericano e investigaciones geográficas, 1-15.
- Montes de Oca Navas Montes de Oca N. (2001). El reparto de tierras en el municipio de Toluca. Colegio Mexiquense.
- Moreno, S. (2011). Análisis teórico y aproximación práctica a las relaciones entre ciudad y comercio: El caso de la producción, venta y consumo de libros en Barcelona.
- Mori, T. (2006). Monocentric Versus Polycentric Models in Urban Economics. Kyoto Institute of Economic Research, Japón.
- Multiplaza. (s. f.). Multiplaza Santín. Recuperado 29 de marzo de 2021, de <https://www.multiplaza.com.mx/>
- Números sin dolor: estadística y análisis espacial. (2 de agosto 2020). 06 Tamaño de Muestra [Archivo de Muestra]. Youtube. <https://youtu.be/Bzu7doZpEM>
- Orozco-Hernández, M. E., & García-Luna-Villagrán, G. A. (2014). Walmart en áreas periurbanas de la ciudad de Toluca, México: efectos sociales, económicos y territoriales. *Convergencia*, 21(64), 93-116.
- Orozco-Hernández, María Estela, & García-Luna-Villagrán, Georgina A.. (2014). Walmart en áreas periurbanas de la ciudad de Toluca, México: efectos sociales, económicos y territoriales. *Convergencia*, 21(64), 93-116. Recuperado en 19 de noviembre de 2021, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-14352014000100004&lng=es&tlng=es.
- Ortiz, F. G., Balesteros, A. O., & Bolaños, S. V. (2017). Descripción reflexiva sobre la cultura del consumo en centros comerciales en el valle de Toluca, México. *Antropología Experimental*, (17).
- Pacheco Juárez, J. A. (2013). Equipamientos en conjuntos urbanos La oferta autorizada y no autorizada en el caso de Los Sauces IV, Toluca.
- Pacione, M. (2009). *Urban Geography: A Global Perspective*. Routledge.
- Palacios, J. C. (2004). Desarrollo tecnológico en la primera revolución industrial. *Norba. Revista de historia*, (17), 93-109.
- Paquette, C. (2007). Comercio y planificación urbana. Las nuevas grandes centralidades comerciales en los planes de desarrollo urbano de la ciudad de México. *Trace. Travaux et recherches dans les Amériques du Centre*, (51), 44-55.
- Penerai, P. & Mangin, D. (1999). *Proyectar la Ciudad*. Celeste Ediciones.
- PEREZ LOZANO, H. D. J., & Pérez Lozano, H. (2013). *Determinantes históricos, patrimoniales y del diseño urbano y paisajístico del barrio de San Sebastián en Toluca* (Master's thesis, Universidad Autónoma del Estado de México).

- Quezada, N. (1995). Congregaciones de indios y grupos étnicos: el caso del Valle de Toluca y zonas aledañas. *Revista complutense de historia de América*, 21, 141-165.
- PINEDO LÓPEZ, J. W. Y LORA OCHOA, C. Nuevas centralidades urbanas: definición, tipologías y consolidación [en línea] Fecha de consulta: 03/11/19. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 13 (39): 105-128, 2019. DOI: <http://dx.doi.org/10.5821/ace.13.39.5420> ISSN: 1886-4805.
- Ramírez Carrasco, F. (2003). *Valoración de la congruencia espacial entre la actividad residencial y terciaria en el centro urbano de Barcelona*. Universitat Politècnica de Catalunya.
- Ramírez, D. (2006). Transformación metropolitana y exclusión urbana en lima: del desborde popular a la ciudad fractal. *Debates en Sociología*, (31), 107-117.
- Ramírez, P. L. (2008). Modelos geo-espaciales del medio urbano: El caso de la contaminación ambiental.
- Ramón, M. D. G. (1976). Valor actual del modelo de Von Thünen y dos comprobaciones empíricas. *Revista de geografía*, 10(1), 11-33.
- Real Academia Española. (2020). Centro. 6 <https://dle.rae.es/?w=centro>
- Rendon, S. (s.f.). Múltiples centros y centralidad móvil en las ciudades medias. Los horarios comerciales como restricciones espaciotemporales. Universidade estadual Paulista, Presidente Prudente, Brasil.
- Roch Peña, Fernando. "La Ciudad Jardín, la urbanidad revisitada." *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid* 6 (2000): 21-33.
- Rojas Quezada, C. A., Muñiz Olivera, I., & García-López, M. Á. (2009). Estructura urbana y policentrismo en el Área Metropolitana de Concepción. *Eure (Santiago)*, 35(105), 47-70.
- Romero, J. L., & Romero, L. A. (1976). *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. México, Madrid and Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.
- Rozga, R & R, Ruíz (2008). Los cambios económico-territoriales de la industria manufacturera en el Estado de México y su zona poniente, 1990-2005.
- Saldarriaga, C. (2009). LOS valores urbanos de las nuevas centralidades análisis de la experiencia barcelonesa. Universidad politécnica de cataluña. Master en gestión y valoración urbana
- Sánchez, N. G., & Hernández, M. E. O. (2013). Ciclo de vida del centro histórico de la ciudad de Toluca, Estado de México. *Urbano*, 67-74.
- Shen, Y. (2017). *Understanding functional urban centrality: spatio-functional interaction and its socio-economic impact in central Shanghai* (Doctoral dissertation, UCL (University College London)).

- Sica, P. (1982). Historia del urbanismo. Instituto de Estudios de Administración Local.
- Sobrino, J. (2003). Zonas metropolitanas de México en 2000: conformación territorial y movilidad de la población ocupada. Estudios demográficos y urbanos, 461-507.
- Sobrino, Luis Jaime, 1994: "Proceso de metropolización en el Estado de México" en Emma Liliana Navarrete y otros, Población y Sociedad, Estado de México: El Colegio Mexiquense A.C. y CRESPO
- Sollova, Vera. (2008). Industrialización, cambio demográfico y participación económica femenina en el Estado de México y la ZMT, 1970-2000. Papeles de población, 14(55), 201-235. Recuperado en 10 de mayo de 2022, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252008000100009&lng=es&tlng=es.
- Truffello, R., & Hidalgo, R. (2015). Policentrismo en el Área Metropolitana de Santiago de Chile: reestructuración comercial, movilidad y tipificación de subcentros. *Eure (Santiago)*, 41(122), 49-73.
- Ullán, F (2001). Sociología Urbana: de Marx y Engels a las escuelas posmodernas. Centro de Investigaciones Sociológicas, Madrid.
- Unikel, L., Ruiz Chiapetto, C., & Garza, G. (1976). El desarrollo urbano de México: diagnóstico e implicaciones futuras.
- Vallejo, René (2008). Quito: capitalidad y centralidades. *Centro-h*, (2), 47-54. [fecha de Consulta 28 de Enero de 2020]. ISSN: 1390-4361. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=1151/115112535005>
- Valverde, C., & Cárdenas, M. (2001). El proceso de reestructuración urbana de la ciudad de Toluca (una primera aproximación a su estudio). *Quivera Revista de Estudios Territoriales*, 3(5), 29-40.
- Vázquez, L. & Salazar, B. (2014). Centros Históricos. Patrimonio e Identidad. Universidad Veracruzana, México.
- Vecslir, L. (2007). Paisajes de la nueva centralidad. *Urban*, Revista del departamento de urbanística y ordenación del territorio, disponible en <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/460/462>
- Vecslir, L. (2011). Nuevas centralidades del ocio y del consumo: ámbitos, modalidades e instrumentos de regulación de las grandes superficies comerciales en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (5), 31-44.
- Vega-Centeno, P. (2017). La dimensión urbana de las centralidades de Lima Norte: cambios y permanencias en la estructura metropolitana. *EURE (Santiago)*, 43(129), 5-25.
- Verdugo, M. P. (2007). *Los modelos explicativos de la estructura urbana* (Doctoral dissertation, Tesis, Universidad de Chile, Chile).

- Vinuesa, J. (1991). Planteamientos Teóricos sobre localización y organización de la ciudad. *Los procesos de urbanización*.

Anexo

Anexo 1. Cuestionario aplicado en la zona de estudio.

Nombre:	Sexo			Fecha
Edad:	M	F	Otro	
Ocupación				
Dirección				

Diccionario de categorías:

Alimentos y bebidas: Fruta, Verdura, Leche, Huevo, Carne, Arroz, Tortillas, etc. (No bebidas alcohólicas).

Artículos para el cuidado del hogar: Cloro, Detergente, Desinfectante, Limpiadores de Baño e Inodoro, etc.

Artículos para cuidados personales: Shampoo, crema para la piel, pasta dental, desodorante, etc.

Alimentos y Bebidas					
¿En qué lugar adquiere estos artículos?	Localmente (N.O. S.M.O)	Toluca centro	Metepec	Zinacantepec	Otro
	¿En dónde?	¿En dónde?	¿En dónde?	¿En dónde?	¿En dónde?
¿En cuál de los siguientes	Tianguis local	Tienda de Autoservicio	Tiendas de Abarrotes	Vendedores Ambulantes	Otro

tipos de comercio prefiere adquirir estos artículos?					
¿Presupuesto mensual que destina a la compra de estos productos?	0-842	843-1684	1685-2526	2527-3368	3369-4210
¿Cuándo acude a hacer la compra de estos productos, aprovecha para realizar alguna de las siguientes actividades?	Dar un paseo	Asistir a prácticas sociales (Iglesia, práctica deportiva, asociaciones civiles)	Asistir a comercios o servicios aledaños (como restaurantes, tiendas de ropa, cine)	Otro	

Artículos para cuidados del hogar					
¿En qué lugar adquiere estos artículos?	Localmente (N.O. S.M.O)	Toluca centro	Meteppec	Zinacantepec	Otro
¿En cuál de los siguientes tipos de comercio	Tianguis local	Tienda de Autoservicio	Tiendas de Abarrotes	Vendedores Ambulantes	Otro

prefiere adquirir estos artículos?	¿En dónde?	¿En dónde?	¿En dónde?	¿En dónde?	¿En dónde?
¿Presupuesto mensual que destina a la compra de estos productos?	0-140	141-280	281-420	421-560	560-
¿Cuándo acude a hacer la compra de estos productos, aprovecha para realizar alguna de las siguientes actividades?	Dar un paseo	Asistir a prácticas sociales (Iglesia, práctica deportiva, asociaciones civiles)	Asistir a comercios o servicios aledaños (como restaurantes, tiendas de ropa, cine)	Otro	

Artículos para cuidados personales					
¿En qué lugar adquiere estos artículos?	Localmente (N.O. S.M.O)	Toluca centro	Metepéc	Zinacantepec	Otro
¿En cuál de los siguientes tipos de comercio	Tianguis local	Tienda de Autoservicio	Tiendas de Abarrotes	Vendedores Ambulantes	Otro

prefiere adquirir estos artículos?	¿En dónde?	¿En dónde?	¿En dónde?	¿En dónde?	¿En dónde?
¿Presupuesto mensual que destina a la compra de estos productos?	0-190	191-380	381-570	571-760	760-
¿Cuándo acude a hacer la compra de estos productos, aprovecha para realizar alguna de las siguientes actividades?	Dar un paseo		Asistir a prácticas sociales (Iglesia, práctica deportiva, asociaciones civiles)	Asistir a comercios o servicios aledaños (como restaurantes, tiendas de ropa, cine)	Otro