

**PERIFERIAS Y FRANJAS URBANAS: VIALIDAD ADOLFO LÓPEZ MATEOS
CONURBACIÓN FUNCIONAL DE LOS MUNICIPIOS DE ZINACANTEPEC Y
TOLUCA.**

Dr. Alberto Álvarez Vallejo
Dr. José de Jesús Jiménez Jiménez
Mtro. Jesús de Hoyos Martínez
Universidad Autónoma del Estado de México
Facultad de Arquitectura y Diseño
garrafus2002@yahoo.com.mx

Resumen

La problemática de crecimiento urbano de la vialidad Adolfo López Mateos de 1980-2008: conurbación funcional y física Zinacantepec-Toluca. Es vista como *Periferia o franja urbana, no-lugar y unidad arquitectónica paisajística*. El crecimiento de la ciudad mexicana, en vialidades de acceso indica contradicción urbana, esto, posibilita alternativas de planeación y perspectivas teóricas, en contraste a la planeación tradicional y centralizada. Los problemas: 1. *Franja de expansión urbana incontrolada en la periferia*: es un territorio en proceso de ocupación por asentamientos irregulares, cubre una gran superficie de conversión territorial; 2. *Franja de transición rural-urbano en la periferia*: áreas agrícolas con fuerte presión de ocupación por asentamientos irregulares, por su localización comparativa y próximas a la vialidad están en proceso de conversión del suelo; 3. *Concentración de problemas de transporte, localización de servicios, empleo y otros*, en acceso a la ciudad de Toluca.

Antecedentes

El crecimiento de la ciudad de Toluca ha tenido distintos momentos. Primero, la saturación urbana alcanzada en la década de los noventa de la zona oriente de la ciudad y su conurbación con Metepec, debido a la zona industrial; más tarde, se satura esta relación con Lerma y San Mateo Atenco que ha alcanzado sus últimas consecuencias de desarrollo industrial. Segundo, el crecimiento ordenado que se desarrolla hacia el norte de la ciudad con la extensión de la zona industrial y ahora con la desconcentración del mercado de la zona de la Terminal. Tercero, con menos intención de planeación, crece hacia el poniente, en la franja urbana motivo de estudio: Vialidad Adolfo López Mateos. Cuarto, el crecimiento fuertemente de desarrollo urbano y altos índices de inversión, hacia la salida a Ixtapan, otra zona de conurbación con Metepec. Quinto, la expectativa del crecimiento hacia la salida hacia el pacífico, que ya presenta crecimiento y confusión con la convivencia de usos de suelo con la ocupación irregular de vivienda y otros servicios.

De lo anterior surgen algunas consideraciones: La primero, se dio prioridad a la zona oriente de la ciudad en las décadas de los sesenta y setenta, dado el desarrollo

planeado de la zona industrial de Toluca. Este crecimiento fue de alguna manera más ordenado y dinámico. Segunda, en otras zonas se tuvo menos atención a la planeación, el "control" del crecimiento: la zona norte y la vialidad Isidro Fabela con su zona industrial; la zona poniente y la vialidad de acceso, Adolfo López Mateos, motivo de estudio, fue la menos cuidada en este sentido del desarrollo industrial. Tercera, debido a la saturación urbana de la zona oriente, se voltea la inercia de crecimiento, que en las décadas de los ochenta y noventa, a las zonas norte y poniente y últimamente al sur de la ciudad, con menos o nada de sentido que la zona industrial de la zona oriente.

La mezcla de usos del suelo en la vialidad Adolfo López Mateos, debido a que el suelo en su mayoría era agrícola y ejidal, motivó que el crecimiento fuera irregular hacia este acceso poniente a la ciudad de Toluca, fenómeno aprovechado por caciques y oportunistas de inversión en la década de los setentas (ejemplo la empresa coca cola construye su planta en una zona no apta para la industria). Se hace patente: desorden urbano, confusión y saturación de la vialidad motivo de estudio. El ordenamiento del territorio y una propuesta dinámica de crecimiento de la zona, permitirá hacer de la vialidad en estudio, una arteria de entrada y salida de la ciudad más eficiente y que no muestre las contradicciones urbanas de la Zona Metropolitana de la ciudad de Toluca.

Problema de investigación

Análisis del proceso de crecimiento urbano espontáneo de la vialidad Adolfo López Mateos de 1980-2008: Conurbación funcional y física Zinacantepec-Toluca.

Objetivo general

Analizar el proceso de crecimiento urbano espontáneo de la vialidad Adolfo López Mateos de 1980-2008: Conurbación funcional y física Zinacantepec-Toluca. Desde la perspectiva de *periferia o franja urbana, no-lugar y unidad arquitectónica paisajística.*

Objetivos específicos

Caracterización del crecimiento urbano de la vialidad Adolfo López Mateos (Zinacantepec-Toluca), como un proceso urbano de las ciudades en México.

Localización de los diferentes usos del suelo: regulares e irregulares en la *franja urbana*: Adolfo López Mateos (Zinacantepec-Toluca).

Explicación de los principales problemas urbanos de la *franja urbana* Adolfo López Mateos.

Justificación

Los modelos urbanos de explicación del crecimiento urbano de las ciudades, especialmente las de México, tienen problemas de racionalidad debido a diversos aspectos: lógicas internas de crecimiento, políticas de gobierno sesgadas por intereses de poder y económicos, que alteran la posibilidad de crecimientos ordenados. Otro aspecto en este proceso de crecimiento es la ausencia de planeación consensual, de la participación de los interesados, que posibilita problemas que repercuten en los grupos sociales más desfavorecidos por el crecimiento urbano en tales condiciones.

Por ejemplo, en el espacio motivo de estudio, la apropiación caciquil de los terrenos ejidales, de la conurbación física y funcional de Zinacantepec-Toluca, de las poblaciones de San Luis Mextepec, Zinacantepec, San Mateo Oxtotitlán, para su comercialización han dejado sin la plusvalía a sus poseedores originales, ante los cambios de uso del suelo presionados por la lógica del crecimiento de la vialidad Adolfo López Mateos y las promesas de políticas de desarrollo.

Esta investigación explica los procesos de crecimientos de las vialidades de acceso a las ciudades en México, el caso de la vialidad Adolfo López Mateos, acceso poniente a la ciudad de Toluca. Describe los procesos de crecimiento irregular y permite observar los procesos históricos que se han seguido para llegar al desorden urbano de este tipo de vialidades y su impacto en el crecimiento de la mancha urbana de su área de influencia y de las implicaciones administrativas y límites municipales que exigen la intervención desde la conceptualización de una planeación consensual, que implica otro concepto, que es el de la **franja urbana**, que debe obedecer a procesos que rebasan la planeación tradicional y centralizada que han ejercido los gobiernos de los estados y la federación.

A quién beneficia este tipo de trabajos de investigación. Primero, a la discusión teórica, producto del análisis histórico de la expansión urbana incontrolada que se desarrolla en la relación física con las vialidades, accesos más importantes de las ciudades en México. Segundo, este caso es una muestra palpable de la planeación por intereses políticos y económicos que no ven a la ciudad de manera integral. Este caso en particular, es uno de los accesos más saturados a la ciudad de Toluca. Salida y entrada hacia Morelia y Valle de Bravo, la conexión con la Carretera Internacional.

También es el acceso, menos cuidado, menos diseñado, con relación a las vialidades de accesos y salidas: a Querétaro (Conecta con el norte del Estado: Ixtlahuaca, Atlacomulco, Jilotepec, con posibilidades a Hidalgo y Querétaro); Calzada al Pacífico (Tejupilco y el resto del Sur de Estado de México y su relación con Guerrero y su llegada a Zihuatanejo, al Pacífico); a la Ciudad de México, con dos posibilidades: a Naucalpan, zonas industriales de la zona metropolitana de la Ciudad de México, la otra, por la Autopista al Distrito Federal, y sus posibilidades de conexión con Morelos y otros Estados; a Ixtapan: su conexión a ciudades intermedias como Tenango, Tenancingo y la conexión a Guerrero.

Todas estas vialidades han sido mejor cuidadas, con excepción de la del objeto de estudio: ¿Por qué?

La problemática de crecimiento urbano de la vialidad Adolfo López Mateos de 1980-2002: conurbación funcional y física Zinacantepec-Toluca. Es definida para este estudio como una *franja urbana* (forma que toma una periferia urbana, (Bazant 2001), *no-lugar* (porque la irregularidad, las economías neoliberales le han posibilitado una serie de usos del suelo, fuera de la planeación tradicional homogénea) y *unidad arquitectónica paisajística* (vista como la "cara visual de medio ambiente del hombre: el paisaje") (Maluga 1991).

Las vialidades de acceso, en las ciudades mexicanas, muestran su crecimiento espontáneo (caótico), indican la contradicción urbana, con respecto a la planeación. Este fenómeno urbano posibilita la explicación desde perspectivas teóricas alternas, en contraste a la planeación tradicional y centralizada. Así podemos considerar los siguientes elementos que define Jan Bazan (2001), ante los problemas de crecimiento urbano espontáneo de la ciudad de México, pero que podemos recuperarlos para explicar problemas análogos de crecimiento en la ciudad de Toluca. 1. *Franja de expansión urbana incontrolada en la periferia*: es un territorio en proceso de ocupación por asentamientos irregulares, cubre una gran superficie de conversión territorial; 2. *Franja de transición rural-urbano en la periferia*: áreas agrícolas con fuerte presión de ocupación por asentamientos irregulares, por su localización comparativa y próximas a la vialidad están en proceso de conversión del suelo; 3. *Concentración de problemas de transporte, localización de servicios, empleo y otros*, en acceso a la ciudad de Toluca.

Marco conceptual

El concepto de investigación, en este trabajo, es el ***análisis del proceso de crecimiento urbano espontáneo de la vialidad Adolfo López Mateos de 1980-2008: conurbación funcional y física Zinacantepec-Toluca***, se realiza desmenuzando las partes urbanas que componen la *Unidad Arquitectónica Paisajística*, definida para esta *periferia urbana*: mapas históricos que muestran este recorrido de 1987 a 2008 del proceso de crecimiento espontáneo y caótico de la vialidad. Los *no-lugares*, partes urbanas, como espacios públicos, que muestran el crecimiento espontáneo de las economías locales a lo largo de la vialidad (7 kilómetros y un kilómetro de ancho para este estudio): diversas zonas comerciales: formal e informal, zona industrial, zona restaurantera, zona educativa y cultural, zona de servicios "diversos", zona de antecedentes agrícolas.

La información, resultado de este análisis, es utilizada para mostrar el crecimiento espontáneo de la vialidad Adolfo López Mateos de 1980-2008: conurbación funcional y física Zinacantepec-Toluca, así como resaltar las diversas problemáticas, de aquí surgen alternativas teóricas y prácticas de la problemática urbana.

Marco teórico

Tres elementos teóricos fundamentan el ***análisis del proceso de crecimiento urbano espontáneo de la vialidad Adolfo López Mateos de 1980-2008: conurbación funcional y física Zinacantepec-Toluca***: *franjas urbanas* como una de las formas de las *periferias urbana*; el *no-lugar*, para representar el crecimiento urbano y su apropiación; la unidad arquitectónica paisajística, para representar la cara visual de la espontaneidad del paisaje urbano en esta vialidad.

Las franjas urbanas.

Muestran la expansión de las periferias urbanas, como la expresión del fenómeno de asentamientos irregulares. Este fenómeno se repite y multiplica de manera aislada, pero masivamente en todas las ciudades de México, representa el 65% del crecimiento urbano del país (Bazant 2001). Para el estudio de las periferias urbanas es importante caracterizar sus manifestaciones: establecer un marco general que permita visualizar la problemática de la expansión urbana espontánea y no controlada, con variables que condicionan y determinan la modalidad de desarrollo urbano; definir las modalidades de la expansión urbana y de sus procesos de consolidación, analizar su funcionalidad urbana y organización de usos, e intensidad de usos del suelo e impacto en el medio ambiente; definir los elementos cualitativos y cuantitativos de los patrones de expansión urbana. Con estos elementos es posible diseñar un modelo teórico con

el que puedan representarse los procesos de expansión y consolidación urbana en la periferia.

La franja urbana es una forma que toman las *periferias urbanas*. En este trabajo, el enfoque considera un recorrido teórico que va: de *la planeación urbana totalizadora a la ordenación territorial estratégica por franjas periféricas*. Este recorrido considera las zonas urbanas que definen los aspectos que van caracterizando a las periferias urbanas. La primera, se parte de la *Mancha Urbana Consolidada*, que es propiamente el casco urbano de la ciudad que integra su fundo legal. Pero conurbadamente está la periferia urbana. La ciudad estructurada tiene como mecanismo de planeación es el tradicional plan o programa de desarrollo urbano con toda su normatividad vigente. La segunda, es la *Franja de Expansión Urbana Incontrolada en la periferia*. Es el territorio en proceso de ocupación por asentamientos irregulares. Es la franja urbana próxima a la mancha urbana consolidada. La tercera, es la *Franja de Transición Rural-urbano en la periferia*. Lo más complejo en estas franjas es definir el límite imaginario entre la ciudad y el campo. Son franjas de transición rural a urbano. Son Franjas de amortiguamiento de expansión para la conservación ecológica. La cuarta, son las *Zonas de Conservación Ecológica*. Son las zonas de alto valor ambiental que integran el ecosistema del Valle de Toluca, en la recarga acuífera, limpieza del aire y estabilidad climática. La quinta, *Área de Alto riesgo*. Estas áreas tienen valor económico, por tanto, demandadas por población de menores ingresos.

El no-lugar.

Es un término del antropólogo Marc Augé, quien describió la condición supermoderna en su libro *Los no lugares: espacios de anonimato*. En dichos espacios se manifiesta fundamentalmente el modo en que la gente se relaciona hoy en día con el lugar y el espacio. El espacio urbano, el espacio arquitectónico en la globalización toma esta definición del no-lugar. Los *no lugares* no existían en el pasado (moderno y postmoderno). Son espacios propiamente contemporáneos de confluencia anónimos, donde personas en tránsito deben instalarse durante algún tiempo de espera, sea a la salida del avión, del tren o del metro que ha de llegar. Apenas permite un furtivo cruce de miradas entre personas que nunca más se encontrarán.

Los *no lugares* convierten a los ciudadanos en meros elementos de conjuntos que se forman y deshacen al azar y son simbólicos de la condición humana actual y más aún del futuro. El usuario mantiene con estos no lugares una relación contractual establecida por el billete de tren o de avión y no tiene personalidad que la documentada en su tarjeta de identidad. El no lugar es una etnología de la soledad de la condición humana contemporánea (Augé 2005).

Un lugar puede definirse como lugar de identidad relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar. La sobre modernidad es productora de no lugares, es decir, de espacios que no son en sí lugares antropológicos y que contrariamente a la modernidad baudeleriana, no integran los lugares antiguos: éstos catalogados, clasificados y promovidos a la categoría de "lugares de memoria", ocupan allí un lugar circunscripto y específico (Augé 2005 83).

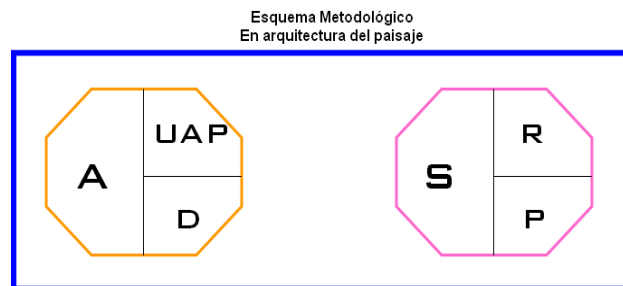
El *no lugar* aplicado en este trabajo se refiere a la apropiación espontánea, efímera, de corta duración del espacio habitable, circulable de la Vialidad Adolfo López Mateos: automovilistas, consumidores de los distintos servicios y comercio a lo largo de los siete kilómetros de la avenida. El tiempo de los automovilistas es más efímero que la realización de compras de tiendas departamentales, servicios de mecánica u otros productos. El restaurante es específico, no es de lujo, pero su asistencia los fines de semana es abundante, se refiere a la especialidad de mariscos. La ubicación de auto-hoteles y otros similares es también de tiempo efímero, estos se pierden a lo largo de la avenida, como también las imágenes de fachadas de todo tipo de edificaciones y su irregularidad.

En el mundo actual, donde se nace en una clínica y se muere en un hospital, donde se multiplican, en modalidades lujosas e inhumanas, los puntos de tránsito y las ocupaciones provisionales (las cadenas de hoteles y las habitaciones ocupadas ilegalmente, las barracas miserables destinadas a desaparecer o a degradarse progresivamente), donde se desarrolla una apretada red de medios de transporte que son también espacios habitados, donde el hábitué de los supermercados, de los distribuidores automovilísticos y de las tarjetas de crédito renueva con los gestos del comercio "de oficio mudo", un mudo así prometido a la individualidad solitaria, a lo provisional y a lo efímero, al pasaje, de un objeto nuevo cuyas dimensiones inéditas conviene medir antes de preguntarse desde qué punto de vista se lo puede juzgar: un no lugar existe igual que un lugar (la materia y la no materia), no existe nunca bajo una forma pura; allí los lugares se recomponen, las relaciones se reconstituyen; "las astucias milenarias" de la invención de lo cotidiano y de las "artes del hacer". El lugar y el no lugar son más bien polaridades falsas: el primero no queda nunca completamente borrado y el segundo no se cumple nunca totalmente: son palimpsestos donde se reinscribe sin cesar el juego intrincado de la identidad y de la relación (Augé 2005 84).

Unidad arquitectónica paisajística (UAP).

Para definir la UAP partiremos del planteamiento de los **métodos de composición en el diseño del paisaje**. La metodología, acción sistematizada, procesa la información que se tiene acerca de los problemas que aquejan al paisaje (cara visual del medio ambiente del hombre); al conocer y contar con mayor información sobre el objeto de diseño a estudiar, éste tendrá una mejor solución "saber bien lo que se quiere diseñar". La razón general del diseño, la razón específica, la estructura lógica, la estructura del discurso y, sobre todo, la crítica del diseño, permitirá intervenir en el paisaje con mayores niveles de conciencia estética.

El esquema metodológico es una forma de presentar este proceso sistematizado, como un proceso lógico, un discurso, con un fundamento general y específico, se muestra en el esquema siguiente: Dos partes generales forman esta propuesta: **A**, racionaliza el **análisis** y crítica el complejo cognoscitivo que determinará un objeto de conocimiento; **S**, representa la **síntesis** crítica del ahora definido sistema complejo, que conceptualiza y da sentido a un objeto de conocimiento. Este reconocimiento del objeto de diseño acerca al diseñador del paisaje a su fase creativa, crítica. La actividad proyectual cierra este proceso metodológico de la arquitectura del paisaje. Más adelante mostraremos ejemplos de aplicación de esta manera de ordenamiento y diseño del paisaje.



Simbología

Primera etapa

A Análisis
UAP Unidad Arquitectónica Paisajística
D Zonificación y Diagnóstico de la UAP

Segunda etapa

S Síntesis
R Rezonificación o Resultado
P Proyecto

Es en el **Análisis (A)**, donde ubicamos a la UAP, como el primer elemento del complejo cognoscitivo del paisaje. El **análisis** es la fase de definición y diagnóstico. Se inicia con la definición del objeto de investigación como **Unidad Arquitectónica Paisajística** (complejo cognoscitivo). Se entiende por analizar, la descomposición de los distintos elementos que componen un todo; ir de lo compuesto a lo simple. Se delimita espacial y temporalmente, se designan los primeros significados del tema de investigación. Se denominará al objeto de investigación como *unidad arquitectónica paisajística*. A partir de aquí será necesario preguntar: ¿cuál es la problemática de la

unidad? Se abre la discusión tónica que nos aportará la claridad sobre la problemática de interés en la investigación. Éste es el inicio de la prefiguración en el diseño.

La fase de análisis consta de dos momentos importantes: el primero, la *definición de la unidad arquitectónica paisajística* (UAP) o planteamiento del problema; el segundo, se determina el diagnóstico que posibilita la *zonificación* de la UAP (análisis y evaluación de las partes de inicialmente denotan al objeto de investigación). Es una zonificación de diagnóstico. Es el acercamiento inicial a la UAP.

Definición de la Unidad Arquitectónica Paisajística (UAP). La UAP, que representa la extensión del objeto de estudio de la arquitectura del paisaje, para su comprensión. Así, el espacio que ocupa el problema de estudio se define al delimitar, fijar o explicar la naturaleza o característica de una zonificación para diagnosticar su estado, y así, su posible intervención diseñística. **La unidad arquitectónica paisajística** está conformada **por el espacio que podemos delimitar, a partir de ciertos rasgos comunes** que permiten su plena identificación, tales rasgos delinean una unidad paisajística son: los físicos, los biológicos y los culturales. Los **rasgos comunes de la UAP** o características específicas que definen un paisaje están determinados por las formas naturales, el clima, la biología (flora y fauna) y la cultura de este espacio delimitado en su definición.

Los aspectos físicos de la UAP. La *localización* de la UAP comprende su ubicación espacial geográfica. La visualización se logra con el trazo de un mapa de este lugar definido. La UAP es un espacio concreto que de acuerdo con la utilización de la teoría de sistemas, el objeto de estudio puede ser una planta, un jardín, una casa habitación, una calle, un parque, una unidad habitacional, una ciudad, una región, un país. La *topografía* es la descripción del lugar donde se localiza la UAP. Se refiere a la morfología del terreno (con cerros, llanos, lagos, desierto) con sus detalles naturales o artificiales que identifican y determinan las formas de la UAP.

Los aspectos biológicos. La *flora y la fauna* son los aspectos que caracterizan y definen una UAP en los aspectos biológicos. Es necesario el conocimiento de la existencia de especies que conviven con el hombre en un ecosistema. La UAP es un ecosistema en el cual las especies animales y las especies vegetales determinan la intervención paisajística. La flora crece en una región y contribuye a su definición. La fauna es el conjunto de especies animales que viven en una región, y contribuyen a la definición de un medio específico o región. El *clima y el microclima* son dos aspectos determinantes en una UAP. El primero es el conjunto de condiciones (temperatura,

humedad y presión) que rodean algo (región). En una UAP existe un clima dominante que la define (fría, templada, calurosa). La segunda caracteriza las condiciones específicas de cada parte de la UAP, dadas las condiciones de orientación y conservación. Se podrán encontrar microclimas en zonas específicas de la UAP definida.

Los **aspectos culturales** definen la sensibilización de la sociedad. La **historia social** se define como el estudio de acontecimientos del pasado relativos a la persona y a las sociedades humanas que habitan una región y que quedan definidas en una UAP. En este sentido, todo lo que el hombre "toca" (o construye arquitectónicamente) es un hecho cultural, un hecho histórico. La historia en la postmodernidad nos dice que un pasado auténticamente eficaz es siempre un presente abducido hacia atrás. La *tabula rasa de la historia moderna*, que se basó en las máquinas y en su estética de *hardware*, es ineficaz para analizar los problemas actuales. Esta razón nos hace plantear cuatro propuestas, para ser consideradas en el estudio de UAP, que surgen de la historia y su relación, queda definida en el proceso de diseño de paisaje. **La primera, la cultura.** ¿Cómo integrar el conocimiento que emana de las ciudades históricas y de todos los lugares habitados por el hombre, con el conocimiento globalizado con el que opera para actuar en nuestra época, utilizando nuevas tecnologías para intervenir desde el diseño en una UAP? **La segunda, la imagen.** ¿Cómo actuar en un entorno con multitud de lenguajes y códigos acumulados a lo largo de la historia? Evidentemente creando uno nuevo, que posibilite comprender las características relativas a la persona y a la sociedad que forma parte de una UAP, o sea su relación con la naturaleza. **La tercera, la movilidad.** ¿Cómo lograr una movilidad necesaria hoy en día para ser una parte activa de la ciudad (su relación con lo natural), manteniendo la escala de las ciudades históricas? La respuesta no es simple, pero sugiere actuar por niveles: lo cultural y lo natural. Ninguno está sobre el otro, más bien es el hombre que erróneamente ha desvirtuado su integración. **La cuarta, los usos.** ¿Qué actividades son compatibles con los espacios que ofrecen las viejas ciudades y las condiciones actuales del medio ambiente? y ¿Cómo actuar a la escala territorial de la macrociudad y los macroambientes sin distorsionar las cualidades espaciales de la microciudad y los microambientes? Todo el centro histórico es un enorme edificio y debería funcionar como tal; de la misma manera el microambiente y su relación con el macroambiente (el planeta) debe funcionar como tales (Metápolis, 2000: 272).

Al proceso objetivo del desarrollo de cualquier objeto, la historia real, tal cual está, se manifiesta en la realidad, es lo histórico. Nos referimos a lo histórico a todo lo que tiene lugar objetivamente en la realidad, o los procesos que se han realizado. Lo lógico

es el reflejo teórico de lo histórico, sobre la base de analizar sus resultados, de descubrir lo que la historia apartó, aquello que estampó en la correlación sujeta a leyes de los aspectos del objeto de desarrollo. Lo lógico es la reproducción mental de lo histórico a través del análisis de la interrelación o interacción de los aspectos del objeto en su estado de desarrollo (Blauberg, 1984:148). El diseño de paisaje es un proceso lógico que inicia con la definición de la UAP.

Las formas de actividad del espacio del hombre (todo lo que hace el hombre es cultural) son las manifestaciones de los hechos del hombre, de los hechos históricos. La cultura actúa, en ocasiones sobre lo natural. Esto ha traído consecuencias que se le revierten al hombre. La actividad de diseño deberá de no actuar sobre lo natural, sino con él. Deberá someter su impulsividad a una relación de integración. Los tres aspectos, físicos, biológicos y culturales, definen y conforman una Unidad Arquitectónica Paisajística. El trabajo de un diseñador de paisaje inicia con la toma de consciencia acerca de esta unidad y se compromete a su estudio y análisis. Definir a la UAP, consiste en describir de manera detallada, el estado de las diferentes zonas que la integran. Al sensibilizarse, ante todo, del proceso que tendrá enfrente y sobre todo, de la estructura que conforma a la UAP, el diseñador deberá conocer y diferenciar todos los elementos y aspectos que conforman el paisaje. Esta etapa introduce al arquitecto en el proceso de diseño paisajístico, por lo tanto deberá realizar su trabajo, con el mayor esmero posible al percibir la unidad como una totalidad, para, de esta manera, estar preparado para realizar la **evaluación diagnóstica de todos los elementos que la integran** (Álvarez 2007).

3. Delimitación de la zona de estudio: Unidad Arquitectónica Paisajística

En este apartado se utiliza el esquema metodológico de la Unidad Arquitectónica paisajística urbana para identificar la problemática de la *franja urbana* de la vialidad Adolfo López Mateos, los objetivos y características de la zona de estudio se conforman de la siguiente manera:

Análisis

Evaluación de la zona de estudio: Este análisis inicia con la evaluación de las zonas delimitadas. Se determina el diagnóstico de la *franja urbana* Adolfo López Mateos, donde se indica la situación actual del proceso urbano. Se definen los objetivos de zonificación que surgen con el diagnóstico urbano. A lo largo de la vialidad hemos localizado cinco zonas de dinámica económica y también donde se acrecienta el

problema de saturación vehicular junto a su imagen urbana y la mezcla de usos del suelo.

Primera zona: ubicada en el municipio de Toluca. Comercio especializado, servicios bancarios, educación y otros. Segunda zona: Comercio especializado, industria y restaurantes. Ubicado en el municipio de Zinacantepec. Tercera zona: Educación, deportes y recreación, comercio local, restaurantes. Ubicada en el municipio de Zinacantepec. Cuarta zona: predomina zona de restaurantes, comercio local, hoteles de paso y servicios locales. Ubicada en el municipio de Zinacantepec. Quinta zona: Comercio local de venta de pescadería y su preparado de comida rápida popular, comercio al menudeo y servicio local. Ubicado en la delegación de Sal Luis Mextepec, del municipio de Zinacantepec.

Objetivos Generales

- Conocer las formas urbanas que existen en el paisaje de la franja urbana.
- Comprender las funciones que desempeñan las formas urbanas en el paisaje de la franja urbana.
- Indicar los procedimientos (métodos) óptimos para efectuar cambios en estos espacios urbanos de la franja urbana.

Objetivos particulares

- Proteger zonas de la franja urbana.
- Crear zonas en la franja urbana.
- Organizar zonas de la franja urbana.
- Reorganizar zonas de la franja urbana.
- Reconstruir zonas de la franja urbana.
- Reutilizar zonas de la franja urbana.

Primera zona: En los primeros dos kilómetros de la vialidad (Toluca), el comercio especializado de supermercados y comida de servicio a domicilio y junto con ellos: bancos, educación y materiales para acabados de construcción, que han consolidado una zona económicamente activa y una visual paisajística. Las formas urbanas que existen en el paisaje de la franja urbana son las que la propia institución comercial de empresa refleja, pues no hay un ordenamiento del diseño sobre la avenida: Comercial Mexicana, Banamex, Pizas, Banorte, y comercios locales de pintura y refaccionarias automotrices, Pemex-gasolinera, serían los elementos que dominan el paisaje, junto al "Cerro de la Teresona" y el resto del Sierra Morelos, que se impone como el gran

dominante del paisaje. La comprensión de las funciones que desempeñan las formas urbanas en el paisaje de la franja urbana es simple: publicidad e institucionalidad, no hay intento de ligarse al contexto del resto de la imagen del Valle de Toluca. Para indicar los procedimientos (métodos) óptimos para efectuar cambios en estos espacios urbanos de la franja urbana es necesario reconocer esta necesidad de tener un objetivo de integrar en un proyecto amplio y total la totalidad de la franja urbana.

Segunda zona: A la altura del tercer kilómetro (Zinacantepec), la segunda zona de comercio especializado: cadenas de supermercados Walmart (con sus servicios de restaurantes, supermercado de autopartes de automóvil, supermercado de electricidad y de utensilios para el hogar, así como la industria: Coca cola y otras concreto y pailería. Esto muestra su imagen urbana. Esta segunda zona presenta la problemática señalada en la primera zona. Por lo cual se propone específicamente los siguientes objetivos con respecto a los elementos que integran el paisaje de la franja en estudio. Lo anterior implica que las edificaciones y proyectos sociales que se construyan tengan una recomendación paisajista por parte de las autoridades correspondientes: municipales y estatales. Lo anterior permitirá reorganizar zonas de la franja urbana y así reconstruir paisajísticamente zonas de la franja urbana que pueden darle vitalidad, además de la económica y vehicular, paisajística. Por lo tanto, será necesario reutilizar edificaciones y elementos culturales conservados de tiempos pasados de la franja e incorporar zonas nuevas que puedan ofrecer elementos de atractivo visual para inversiones acordes al contexto del Valle de Toluca.

Tercera zona: Una tercera zona, en el kilómetro cuatro, la conforman los elementos educativos, recreativos y de deporte, junto a antros y servicios especializados de venta de refacciones, También el cuerpo de agua de la "Laguna de Ojuelos) lo cual muestra la miscelánea de usos de suelo a lo largo de vialidad, donde domina eminentemente en la parte trasera norte y sur de la vialidad, el uso habitacional. La protección inmediata del espejo de agua e integrarlo a un proyecto general de diferentes zonas comerciales de la franja urbana. Organizar zonas de la franja urbana para integrar las que tengan que ver con aspectos paisajísticos y generar una imagen con respecto al Parque Sierra Morelos por el norte y al Nevado de Toluca por el sur. Reorganizar las zonas ecológicas y las recreativas en programas de educación y cultura integrales. Por ejemplo *La Laguna de Ojuelos* puede integrarse a *La Ciudad Deportiva* y, ésta a su vez, a otros elementos que conectarán las futuras vialidades por construir. Todo lo anterior requiere de su reconstrucción paisajista y su reutilización natural, por ejemplo el almacenamiento de agua, pues puede contribuir a la conservación y reconstrucción

de otras pequeñas zonas de preservación ecológica mediante un estudio exhaustivo de la zona.

Una cuarta zona de dinámica económica identificable en la vialidad, inicia en el entronque con la vialidad a Almoloya de Juárez, kilómetro cinco aproximadamente, es una zona restaurantera, que los últimos dos años ha cobrado importancia, son restaurantes de mariscos, otros restaurantes especializados no han tenido suficiente éxito, sin embargo existe al menos uno, con suficiente actividad, pero no está al alcance popular. Las edificaciones de esta economía espontánea de la comida de mariscos y otras gastronomías pueden tener un sentido de mayor intensidad económica, si se reorganizan estas zonas de la franja urbana mediante proyectos de reconstrucción de diseño e imagen urbana de las zonas restaurantera. La zona de educación que se tiene en esta zona puede tener una mejor relación con los rediseños de las fachadas y edificaciones que se vayan integrando a la economía de especialidad gastronómica, si así se declara la zona, para mayor competitividad. Se pueden reutilizar espacios olvidados, como las viejas presas de riego ubicadas en la parte sur y norte de la franja en esta zona, pertenecientes a la delegación de San Luis Mextepec.

Quinta zona: La quinta y última zona de dinámica económica es la que determina el comercio de la pescadería. Junto a ello, la comercialización y preparado de mariscos y pescados conforman un lugar popular de consumo de estos productos del mar en la misma zona. Estas zonas indican, por medio de la dinámica económica de la vialidad, su rentabilidad y visualmente identifican a lo largo y ancho de la zona de estudio los usos del suelo y otras variables que posibilitan diversos intercambios económicos, sociales y culturales: lo que permiten la legalidad y la espontaneidad que proporciona del orden urbano de las formas de irregularidad. Además de la sumatoria de recomendaciones realizadas para su integración paisajística, requiere de organizar esta actividad de comercio de la pescadería, así mismo, reorganizar los conflictos viales que se dan por esta dinámica comercial en esta zona de la franja urbana. Será necesario reutilizar zonas internas de la población de San Luis Mextepec para incrementar el dinamismo comercial de este nodo de la circulación de la franja urbana.

Diagnóstico

Para el estudio, la *franja urbana*: vialidad Adolfo López Mateos, se dividió en cuatro zonas generales: Zonas de Parques Paisajísticos. Son áreas de calidad paisajística, con actividad humana; estas áreas se destinan a una sola actividad y domina la

estructura biológica y morfológica: áreas de cultivo o parques paisajísticos. Zonas de Paisaje Protegido. En estas áreas, la estructura cultural determina ciertos valores que es necesario proteger. En estos casos se establecen normas para la protección de los rasgos comunes del paisaje: estilos arquitectónicos, vida vegetal, morfología o rasgos culturales. Zonas donde el Paisaje es Creado. Se parte de lo existente, que puede ser nulo. El diseñador urbano o arquitecto, planeador urbano manifiesta su conciencia humana. Su manifestación estética más desarrollada, su arte en el diseño. Zonas de Paisaje Destruído. También se llaman zonas de recultivación.

El análisis de las zonas anteriores se agrupa de acuerdo al siguiente concepto. Las dos primeras son de protección del paisaje, sin embargo, para la franja poco queda por conservar. La lógica, "inercial", del crecimiento espontáneo es consolidar la mancha urbana y desaparecer la vocación agrícola de las zonas laterales de la vialidad. La pequeña área que se puede proteger, en este sentido, es el cuerpo de agua de la *Laguna de Ojuelos*, también las áreas dedicadas al deporte y recreación institucional, mediante proyecto que pueda conservar su función paisajística y natural. La tercera y cuarta zona conceptualizan zonas de recultivación del paisaje urbano. Las cinco zonas estudiadas están en esta clasificación. Con este agrupamiento se determinan las alternativas y objetivos específicos de la intervención (reordenamiento del territorio) en la Unidad Arquitectónica paisajística urbana que define la *franja urbana*.

Los aspectos de diagnóstico generales muestran la necesidad de diseño paisajístico de la franja urbana Vialidad Adolfo López Mateos. Será importante para tales efectos los siguientes criterios de diagnóstico. Reglamentar procedimientos (métodos) óptimos para efectuar cambios en estos espacios urbanos de la franja urbana es necesario reconocer esta necesidad de tener un objetivo de integrar en un proyecto amplio y total la totalidad de la franja urbana. Lo anterior permitirá reorganizar zonas de la franja urbana y así reconstruir paisajísticamente zonas que pueden darle vitalidad, además de la económica y vehicular, paisajística. Por lo tanto, será necesario reutilizar edificaciones y elementos culturales conservados de tiempos pasados de la franja e incorporar zonas nuevas que puedan ofrecer elementos de atractivo visual para inversiones acordes al contexto del Valle de Toluca.

Por ejemplo *La Laguna de Ojuelos* puede integrarse a *La Ciudad Deportiva* y, ésta a su vez, a otros elementos que conectarán las futuras vialidades por construir. Todo lo anterior requiere de su reconstrucción paisajista y su reutilización natural, por ejemplo

el almacenamiento de agua, pues puede contribuir a la conservación y reconstrucción de otras pequeñas zonas de preservación ecológica mediante un estudio exhaustivo de la zona. Las edificaciones de esta economía espontánea de la comida de mariscos y otras gastronomías pueden tener un sentido de mayor intensidad económica, si se reorganizan estas zonas de la franja urbana mediante proyectos de reconstrucción de diseño e imagen urbana de las zonas restaurantera. Se pueden reutilizar espacios olvidados, como las viejas presas de riego ubicadas en la parte sur y norte de la franja en esta zona, pertenecientes a la delegación de San Luis Mextepec. Además de la sumatoria de recomendaciones realizadas para su integración paisajística, se requiere de organizar esta actividad de comercio de la pescadería, así mismo, reorganizar los conflictos viales que se dan por esta dinámica comercial en esta zona de la franja urbana. Será necesario reutilizar zonas internas de la población de San Luis Mextepec para incrementar el dinamismo comercial de este nodo de la circulación de la franja urbana.

Conclusiones

Los principales factores que generan las problemáticas urbanas.

- **Crecimiento descontrolado de la mancha urbana.**
- **Incremento de población.**
- **Flujos vehiculares.**
- **La norma se aplica de manera homogénea, cuando las franjas urbanas, como la vialidad en estudio, se comporta de manera diferente al resto de la ciudad.**

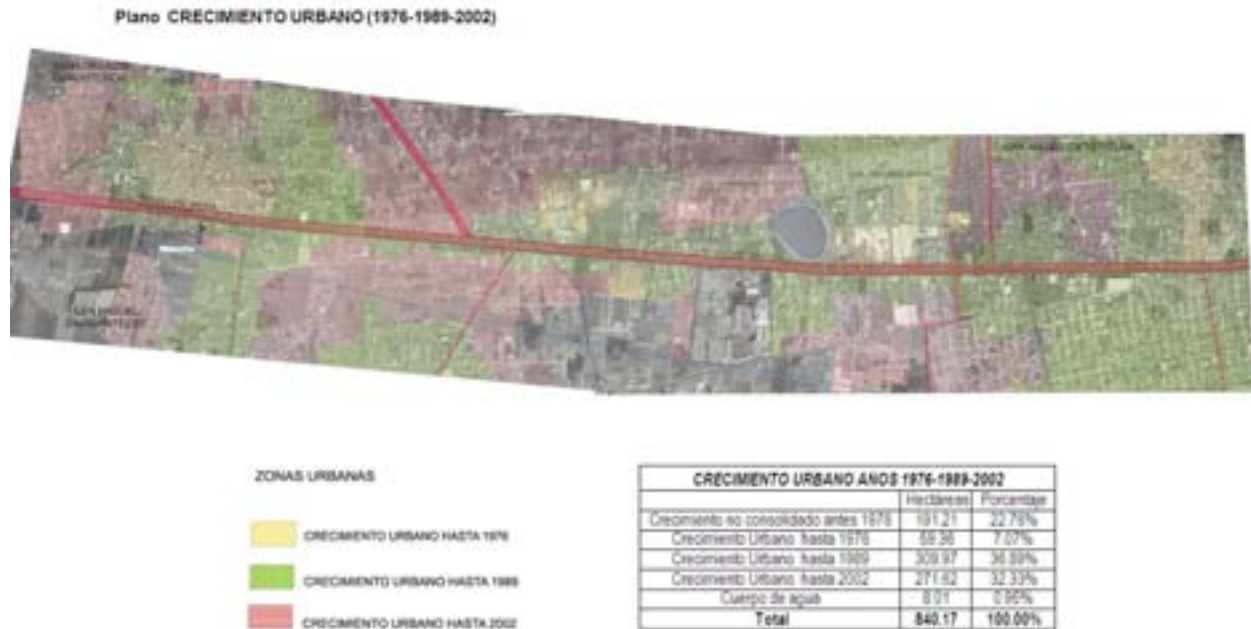
Resultados

Los municipios conurbados: Toluca-Zinacantepec tienen con este documento, modelos teóricos-prácticos que muestran alternativas de planeación urbana y territorial en la conurbación funcional entre ambos municipios. Cabe destacar, que no es la única vialidad de acceso a la ciudad de Toluca. Dos de ellas: el acceso de la ciudad de México a Toluca, ha sido de mayor intervención de planeación; junto a acceso norte de Atlacomulco a Toluca también ha tenido un seguimiento normativo, para su desarrollo económico. El acceso de Ixtapan a Toluca, por la relación de conurbación con Metepec ha tenido en los últimos años un crecimiento urbano sorprendente que alcanza su saturación y desarrollo económico consolidándose como una zona exclusiva. Sin embargo, el poniente presenta en sus dos accesos: vialidad Adolfo López Mateos, motivo de estudio, y La Calzada al Pacífico, franjas urbanas de mayor

confusión urbana, en sus límites municipales. Se observan diversas construcciones de alto impacto, así como pequeños servicios y comercios que invaden el arrollo de las vialidades, este es un factor de saturación vehicular. Los grandes servicios aprovechan la infraestructura urbana: escuelas privadas, talleres y refaccionarias, supermercados, restaurantes, loncherías y florecen también "giros negros". Este es el panorama de la vialidad Adolfo López Mateos y su descripción con este estudio.

La *periferia urbana*, Vialidad Adolfo López Mateos, como se afirmó en el marco teórico, define diferentes formas de *franja urbana* que muestran etapas y transiciones en la zona de influencia de la mancha urbana. La Vialidad Adolfo López Mateos, como franja urbana, tiene en su proceso urbano histórico diferentes etapas que muestran paulatinamente este crecimiento. Los periodos que se han retomado para este estudio son aproximados de 10 años, de acuerdo a la recuperación de mapas y fotos aéreas acordes a esta periodización. El crecimiento es, en una primera etapa, explosivo y en la final se acerca a la consolidación urbana.

La totalidad de la franja es de 840.17 hectáreas, Es una franja urbana que tiene aproximadamente un kilómetro de ancho a lo largo de aproximadamente ocho kilómetros, que son considerados para este análisis. Para 1976 la franja urbana del estudio nos arroja un crecimiento de 59.36 hectáreas (análisis del mapa), lo cual representa un crecimiento de 9.26%, con respecto a los años anteriores. Para 1989 la mancha urbana es notablemente mayor, el análisis de crecimiento es de 309.97 hectáreas más, que representa un 48.36% de crecimiento con respecto a 1976. Para 2002, el crecimiento es de 271.62 hectáreas más, que representa el 42.38 % con respecto a los años anteriores. La consolidación de la mancha urbana y el dinamismo económico de la misma es un fenómeno que se caracteriza por la saturación vehicular de la vialidad, el crecimiento urbano, con el crecimiento de zonas habitacionales y de economías espontáneas.



La relación rural-urbana en esta periferia, se caracteriza por las fuertes presiones de ocupación debido a la movilidad urbana y del transporte de la ciudad. Para 1987 la franja que se conforma en la zona de influencia de la Vialidad Adolfo López Mateos la reserva ecológica y agrícola, de tenencia ejidal, era de 173.94 hectáreas y representaba el 20.82 % del total, lo cual muestra todavía, una zona de transición de, rural a urbana, además su relación con la vialidad aceleraba su absorción, su desaparición como actividad y estructura de reserva. Para 1993 el área que está en proceso de consolidación se interpreta, es el área no urbanizable, lo que resta de uso agrícola y está compuesta de 20.93 hectáreas, que representa sólo el 2.4 % del total de la franja urbana. Para 2003 la composición de la franja urbana en estudio tiene las siguientes características. La consolidación urbana es un fenómeno palpable, no sólo por la saturación vehicular de la vialidad, sino por la mancha urbana que se muestra en el análisis. El área no urbanizable, probablemente agrícola es sólo de 17.78 hectáreas, y representa el 2.12 %, cuando esta franja también era una de las zonas más fértiles del valle por la calidad del suelo con su humedad.

La expansión urbana incontrolada, se caracteriza por los territorios en proceso de ocupación por asentamientos irregulares, cubre gran superficie de conversión territorial. Este fenómeno se observa en los procesos del crecimiento urbano en este último mapa, donde se observa que en 1976 el crecimiento urbano partió de las 191.21 hectáreas y 22.7 % del total y su crecimiento fue de 59.36 hectáreas un 7.07 %

del total. Para 1989 el crecimiento fue de 309.97 hectáreas y ya representa el 36.89 % del total. Empieza a decrecer en el 2002, no notoriamente, "sólo es de 271.62 hectáreas que representaba el 32.33 % del total. Esto se debe a la saturación o escasez de suelo.

La concentración de problemas de transporte, localización de servicios, empleo y otros son ingredientes "naturales de la saturación urbana de la franja en estudio. El acceso vehicular a la ciudad de Toluca se ha ido incrementando paulatinamente. La colocación de semáforos y topes muestran ese intento también improvisado de las autoridades municipales y estatales a controlar el fenómeno de expansión urbana de la franja motivo de estudio. De tal manera que la utilización de la vialidad es en horas pico la característica de la utilización espontánea y caótica de este tipo de vialidades que se dejan a la espontaneidad su crecimiento.

Bibliografía

- Álvarez, Vallejo Alberto. Metodología de arquitectura de paisaje. UAEM. Toluca México. 1994.
- Augé, Marc. Los no lugares. Espacios de anonimato. Una antropología de la sobremodernidad. GEdisa. España. 2005.
- Bairoch, Paul. De Jericó a México. Trillas. México. 1990.
- Bazant, Jan. "Ordenamiento Territorial de la periferia urbana de la ciudad de México". En: Perfiles de población. UAEM. Nueva Época. Año 7 No. 27. Enero-marzo de 2001.
- Ibelings, Hans. Supermodernismo. Arquitectura en la era de la globalización. Gustavo Gili. Barcelona España. 1993.
- Gausa, Manuel. Y otros. Diccionario Metápolis. Arquitectura Avanzada. Actar. Barcelona España. 2000.
- Leach, Neil. La an-estética de la arquitectura. Colección hipótesis. Gustavo Gili. Barcelona España. 2001.
- Réborá, Togno Alberto. ¿Hacia un nuevo paradigma de la planeación de los asentamientos urbanos? Políticas e instrumentos de suelo para un desarrollo urbano sostenible, incluyente y sustentable. El caso de la región oriente en el Valle de México. Miguel Ángel Porrúa. UNAM. Gobierno del Distrito Federal. Colegio Mexiquense. México. 2000.
- Tamayo, Flores-Alatorre Sergio. Coordinador. Sistemas Urbanos. Actores sociales y ciudadanías. Colección de estudios urbanos. UAM-Azcapotzalco. México. 1998.
- Anuario de estudios urbanos. No. 3. 1996. UAM-Azcapotzalco. México.