



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO
FACULTAD DE PLANEACIÓN URBANA Y REGIONAL
LICENCIATURA EN PLANEACIÓN TERRITORIAL



FRAGMENTACIÓN URBANA Y URBANIZACIONES CERRADAS EN EL MUNICIPIO DE
ZINACANTEPEC, ESTADO DE MÉXICO. 1990-2012.

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADA EN PLANEACIÓN TERRITORIAL

PRESENTA:
ANAHI SÁNCHEZ GONZÁLEZ

DIRECTORA DE TESIS:
DRA. EN A. S. YADIRA CONTRERAS JUÁREZ

AGRADECIMIENTOS

Pocas veces me he dado a la tarea de agradecer a mi familia, amigos y profesores por el apoyo que me han brindado a lo largo de mi vida, pero creo fervientemente que cada meta cumplida lleva consigo la colaboración de muchas personas que me han ayudado y alentado a cada paso, por tal motivo quiero agradecer a cada uno de ellos.

Primero, gracias a mis padres Pascual y Lilia, que son mi fortaleza, mi fuerza, mi ejemplo de lucha y superación, los cuales me enseñaron que todo se logra con esfuerzo, coraje y fe en uno mismo. El apoyo de ellos en cada tropiezo y en cada acierto me ha formado como persona y como profesionista, con esta tesis no solo me titulo yo sino también ellos que han esperado a mi lado este día...LOS AMO CON TODA EL ALMA.

A mis hermanos Diego, Mirna y Laura, junto con mis sobrinos y cuñados, los cuales me mostraron su apoyo y cariño que me sirvió para seguir adelante con la intención de no desistir en la meta propuesta, son lo más importante en mi vida junto con mis padres.

A mi hermana Valeria y mis primos Yuri y Josué por estar ahí cuando he necesitado de su compañía y su apoyo, sus opiniones siempre me han servido para mantener la meta clara y para, en algunas ocasiones, des estresarme un poco, son los mejores del mundo, los amo.

A todos mis amigos de la facultad, Isis, Daniela, Carolina, Javier, Gustavo, Lizbeth, Rodrigo y tantos más que han estado y están presentes en mi vida, gracias a todos por su amistad en estos cinco años de carrera y saben que en mi tendrán una amiga siempre. Además agradezco mucho a mi amiga Viri por ayudarme en la última fase de mi tesis en donde se dio el tiempo de enseñarme y guiarme, mil gracias Dios te bendiga siempre.

Agradezco infinitamente a mi profesora y directora de tesis, Dra. Yadira Contreras, por tomarse el tiempo de guiarme, corregirme y demostrarme que existen muchos problemas sociales que terminan por reflejarse en el territorio y viceversa, no me alcanzarían las palabras para darle las gracias por el apoyo y por confiar en mí y en mi trabajo.

Por ultimo gracias a mis sinodales, Dra. Teresa Becerril y Dr. Octavio Castillo, por el tiempo dedicado a la revisión de mi tesis y por cada observación realizada a mi trabajo con el fin de que fuera un trabajo de calidad, sus consejos y opiniones enriquecieron mi vida y mi trabajo.

INDICE

<i>INTRODUCCIÓN</i>	7
<i>CAPÍTULO 1 MARCO TEÓRICO-REFERENCIAL: LA CIUDAD FRAGMENTADA</i>	9
INTRODUCCIÓN.....	9
1 FRAGMENTACIÓN URBANA	10
1.1 ANTECEDENTES	10
1.2 FRAGMENTACIÓN EN AMÉRICA LATINA.....	12
2 ASPECTOS TEÓRICOS Y MODELOS DE CIUDAD FRAGMENTADA.....	17
2.1 MODELO DE CIUDAD DE FRED SCHOLZ.....	17
2.2 MODELO DE CIUDAD DE EDWARD SOJA	19
2.3 MODELO DE CIUDAD DE MICHAEL JANOSCHKA	21
2.4 MODELO DE CIUDAD DE EDISON SALINAS VARELA.....	26
3 URBANIZACIONES CERRADAS	29
3.1 ANTECEDENTES DE LAS URBANIZACIONES CERRADAS	30
3.2 CAUSAS DE LA APARICIÓN DE URBANIZACIONES CERRADAS	32
3.3 CONSECUENCIAS DE LA APARICIÓN DE URBANIZACIONES CERRADAS	38
3.4 PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS URBANIZACIONES CERRADAS EN AMÉRICA LATINA	40
CONCLUSIONES DEL CAPITULO	42
<i>CAPÍTULO 2 ESTUDIOS DE CASO: RELACIÓN ENTRE FRAGMENTACIÓN URBANA Y URBANIZACIONES CERRADAS</i>	45
INTRODUCCIÓN.....	45
1 CASO DE ESTUDIO EN ESTADOS UNIDOS.....	45
2 CASOS DE ESTUDIO DE PAÍSES LATINOAMERICANOS	47
2.1 CASO BRASIL: CIUDAD DE RIO GRANDE Y PELOTAS.....	48
2.2 PILAR, BUENOS AIRES, ARGENTINA.....	52
2.3 NORDELTA, BUENOS AIRES	56
2.4 SANTIAGO DE CHILE.....	59
3 CASOS DE ESTUDIO EN MÉXICO.....	62
3.1 ZONA METROPOLITANA DE GUADALAJARA.....	62
3.2 CIUDADES FRONTERIZAS: TIJUANA, NOGALES Y CIUDAD JUÁREZ	64
CUADRO 1 COMPARATIVO DE AUTORES Y CASOS DE ESTUDIO	74
CONCLUSIONES DEL CAPITULO	76
<i>CAPÍTULO 3 INCORPORACIÓN DEL MUNICIPIO DE ZINACANTEPEC AL PROCESO DE METROPOLIZACION DE LA CIUDAD DE TOLUCA</i>	81
INTRODUCCIÓN.....	81
1 PROCESO DE CONSOLIDACIÓN DE LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE TOLUCA Y LA INCORPORACIÓN DEL MUNICIPIO DE ZINACANTEPEC	81

1.1 ZINACANTEPEC EN LA DINÁMICA DE LA ZMCT	89
1.2 CONTEXTUALIZACIÓN DEL MUNICIPIO DE ZINACANTEPEC, 1990-2010	95
1.2.1 LOCALIZACIÓN.....	95
1.2.2 POBLACIÓN	96
1.2.3 POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA E INACTIVA	97
1.2.4 PRINCIPALES RAMAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA.....	99
1.2.5 VIVIENDA Y SERVICIOS	100
1.2.6 INFRAESTRUCTURA CARRETERA.....	101
2 URBANIZACIONES CERRADAS EN EL MUNICIPIO DE ZINACANTEPEC	102
CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO	106
CAPÍTULO 4 FRAGMENTACIÓN URBANA Y URBANIZACIONES CERRADAS EN ZINACANTEPEC.....	108
INTRODUCCIÓN.....	108
1 CARACTERIZACIÓN DE LAS URBANIZACIONES CERRADAS DEL MUNICIPIO DE ZINACANTEPEC.....	108
1990-2000: INICIO DE LAS UC EN ZINACANTEPEC	109
2000-2010: AUGE DE LAS UC EN ZINACANTEPEC	112
2010-2012: ÚLTIMOS EMPRENDIMIENTOS, DOS UBICACIONES.....	118
2 FRAGMENTACIÓN URBANA A PARTIR DE URBANIZACIONES CERRADAS EN ZINACANTEPEC.....	121
2.1 LAS VARIABLES.....	121
3 ANTES Y DESPUÉS DE LA CONSTRUCCIÓN DE URBANIZACIONES CERRADAS Y LA FRAGMENTACIÓN GENERADA EN ZINACANTEPEC	122
3.1 ZONA A.....	123
3.2 ZONA B.....	132
3.3 ZONA C	137
CUADRO 2 DESCRIPCIÓN DE VARIABLES DE FRAGMENTACIÓN URBANA EN ZINACANTEPEC 1980-2012.....	143
CONCLUSIONES DEL CAPITULO	145
DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES	150
BIBLIOGRAFÍA.....	164
ANEXOS.....	170
CEDULA DE OBSERVACIÓN	170

INTRODUCCIÓN

Las ciudades han sufrido una serie de modificaciones sociales, políticas, económicas y territoriales. Estudios sobre la ciudad muestran que algunas de las consecuencias de las modificaciones territoriales se han observado en países latinoamericanos en un proceso de metropolización. Este proceso ha generado una serie de cambios en la morfología de las ciudades, tales como el cambio en el entorno de población de bajos recursos, con viviendas precarias, con servicios públicos nulos o deficientes y equipamiento inexistente, resultado de la primera fase de metropolización. Además se ha dado la incorporación de áreas dedicadas a actividades primarias, caracterizadas por dispersión poblacional y que su contacto con la ciudad ha sido solamente por las vías de comunicación que las atraviesa. La última parte de este proceso se da por la incorporación de pequeños poblados, a través de la ampliación de vías de comunicación que conectan a estos con vialidades de acceso rápido a las ciudades. Estas etapas que han analizado autores como Garza, Sobrino, Hoyos, entre otros, ha traído cambios en las ciudades en las últimas tres décadas.

Estas modificaciones territoriales han acarreado una serie de problemas como: segregación, nueva ruralidad, cambios en la cotidianidad de la población, fragmentación social, económica, política y urbana. Para esta investigación se ha retomado el tema de fragmentación urbana como eje principal, tomando en cuenta que existen ciertas características que reflejan este tipo de fragmentación dentro de los municipios que forman parte de las zonas metropolitanas.

La fragmentación urbana se desarrolló por primera vez por la escuela ecologista de Chicago en 1920, esta determinó que existía una clase de separación social y territorial entre la población oriunda de Chicago y la migrante que llegó a vivir a esta ciudad, a esta última se le relegó a vivir separada del resto por medio de la vivienda y clasificada por su religión, cultura, color de su piel y su etnia. Años después, para el caso de los países latinoamericanos la noción de fragmentación urbana se derivó del cambio en el modelo económico, en donde la liberalización de la economía originó la atracción de empresas privadas prestadoras de servicios y bienes de manera privada, originando que solo un estrato de población de altos recursos tuviera acceso a ellos, entre estos bienes estaban la obtención de vivienda.

En esta investigación se utilizó la vivienda, en su modalidad de urbanizaciones cerradas como un elemento que origina la fragmentación urbana. Esta nueva forma de urbanizar el territorio, principalmente en ciudades latinoamericanas, es consecuencia de la liberalización de la economía, ya que el

gobierno dejó de realizar ciertas funciones para cedérselas a actores privados, los cuales, más que beneficiar a la población en general, han beneficiado solo a cierto tipo de población que puede pagar por el acceso a bienes, servicios y equipamiento.

En el modelo económico de sustitución de importaciones la producción de vivienda estaba dirigida a población de bajos ingresos, obreros principalmente, fomentada por el gobierno. En el modelo neoliberal, dentro de las acciones que el gobierno facilitó a los actores económicos privados, además de la dotación de servicios públicos y equipamiento, fue la construcción de emprendimientos inmobiliarios pero para población de recursos económicos altos, que exigían ciertas características de exclusividad por medio del encerramiento, seguridad, contacto con la naturaleza, acceso a servicios y equipamiento. Lo anterior causó que se observara en el territorio una diferenciación entre la población residente de las urbanizaciones cerradas y población que vive fuera de ellas, dando como resultado fragmentación urbana.

Las urbanizaciones cerradas son llamadas de diferentes maneras en los países de América Latina como: gated communities, condominio fechado o urbanización cerrada entre otros términos. Además existe otra clasificación en México para este tipo de emprendimientos inmobiliarios, lotificación en condominio, fraccionamiento o conjunto urbano. Las primeras son una forma de explicar, académicamente, los fenómenos ocurridos en ciertas ciudades y las modificaciones que se dan en el espacio; la palabra conjunto urbano, fraccionamiento o lotificación en condominio es una modalidad en la ejecución del desarrollo urbano con la finalidad de darle legalidad a estas urbanizaciones dentro del territorio. Es por esto que las dos serán utilizadas como sinónimos y para darle valor académico a la investigación se utilizará el término urbanización cerrada.

Una urbanización cerrada, respecto a autores como Safa (2000), Janoschka (2002), Ickx (2002) y Thuillier (2005) es una nueva forma de urbanizar el territorio a partir de espacios diferenciados entre sí, en donde los actores económicos han desarrollado una nueva manera de urbanizar el territorio teniendo como característica la exclusividad y separación a partir de alguna barrera física. Esta se origina en las zonas metropolitanas, en espacios totalmente separados del continuum urbano de las ciudades consolidadas, en donde se están creando fragmentos urbanos especiales para cierta población, donde el estrato socioeconómico es una variable fundamental ya que se depende de este factor para el acceso a cierto tipo de vivienda, equipamiento y servicios públicos. Este tipo de vivienda con las características que se mencionan será objeto de estudio

para determinar la fragmentación urbana en un municipio metropolitano de la ciudad de Toluca.

UBICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

El municipio donde se realizó la investigación sobre la fragmentación urbana es Zinacantepec. Este municipio pertenece a la ZMCT. Dentro del contexto metropolitano, el municipio de Zinacantepec comienza relaciones funcionales con la ciudad de Toluca a partir de 1970, cuando se construyó la carretera Toluca-Morelia (hoy Toluca-Zitácuaro). Esta relación se da porque Zinacantepec sirvió como municipio de paso para el traslado de mercancías y de población obrera del corredor industrial Toluca-Lerma. También esta carretera comenzó a atraer población de recursos económicos bajos, expulsada del centro de la ciudad que vivía en vecindades y que no era capaz de solventar los gastos de vivir en el centro, con el acceso a servicios públicos, equipamientos y bienes que se estaban convirtiendo en privados (Aranda, 2000).

La carretera Toluca-Zitácuaro comenzó a ser de importancia al momento en que se incorporaron pequeños servicios de bajo perfil, cocinas económicas, refaccionarias, talleres mecánicos, talacheras, negocios de población que se localizó allí. A partir de 1980 con la llegada de empresas multinacionales como Femsá Coca-Cola, Bodega Comercial Mexicana y La Moderna¹, estas empresas llevaron a cambios en el municipio. Primero la población se fue incorporando a actividades industriales dejando de lado el sector primario y después se dieron cambios territoriales ya que al atraer mayor población trabajadora a las fábricas se dio la construcción de vivienda alrededor de las mismas.

En 1990, la atracción de mayor población al municipio, y principalmente a localidades como colonia Ojuelos, San Luis Mextepec y el Barrio de San Miguel (la cabecera municipal) y los cambios en el accionar del Estado, hicieron que en este tipo de localidades se construyera vivienda distinta a la que se había presentado. Se inicia la autorización de urbanizaciones cerradas dentro del municipio, alejadas del centro de la ciudad, con características de exclusividad y de separación del resto, cerca de bosques, lagos, áreas naturales, etcétera. Lo anterior ocasionó que en ciertas zonas se construyera vivienda para diferentes estratos socio económicos y con diferentes características que el resto de la población.

Los datos de población y vivienda del municipio de Zinacantepec ante la Zona Metropolitana de Toluca muestran que en el año de 1990 se contaba con una población de 83,197 habitantes y un total de 14,296 viviendas. Para el 2010 la

¹ Esta fábrica se construye en el municipio en el año de 1980 y se reubica a Atlacomulco en 1992.

población fue de 167,759 habitantes, con un total de 37,665 viviendas. (INEGI, 1990 y 2010). La población se duplicó al igual que las viviendas en 20 años. Se dio la autoconstrucción y la construcción de vivienda en la modalidad de fraccionamientos, condominios y conjuntos urbanos, estos últimos desarrollados después de la modificación de la ley en el año 2003. De este tipo de vivienda algunas se conformaron cerradas, es decir rodeadas por algún tipo de obstáculo que evitara el acceso de población no residente. Los tipos de encerramiento se dieron por bardas perimetrales, rejas o filas de árboles.

El problema que existe, a partir de lo anterior, es la relación que se da entre el crecimiento de la ciudad a partir de la vivienda, el tipo de vivienda que se generó y los efectos que produce. Entonces, se trata de entender que esta nueva forma de urbanizar el territorio está creando fragmentos urbanos que fomentan la división de la población por estratos económicos, viéndose reflejada en una separación de manera territorial.

Dado lo anterior surge la interrogante:

¿En qué medida las urbanizaciones cerradas contribuyen al proceso de fragmentación urbana en el municipio metropolitano de Zinacantepec a partir de 1990-2012?

La hipótesis que se formuló para la investigación fue:

La mayor fragmentación urbana que presenta el municipio de Zinacantepec está relacionada con las urbanizaciones cerradas y se refleja en la vivienda, los servicios públicos, equipamiento y vialidades.

El objetivo general de la investigación es:

Analizar las transformaciones que ha tenido el territorio en el último cuarto del siglo XX y la primera década del siglo XXI en Zinacantepec, a partir de la llegada de las urbanizaciones cerradas para identificar la fragmentación urbana en el municipio de Zinacantepec.

En cuanto a los objetivos específicos que se formularon para llevar a cabo la investigación, son:

- ❖ Identificar la literatura especializada que ha hecho referencia al tema de fragmentación urbana relacionada con urbanizaciones cerradas para establecer un marco teórico-referencial que guie la investigación.

- ❖ Describir estudios de caso que traten de fragmentación urbana a partir de urbanizaciones cerradas para construir variables e indicadores que sean base para la investigación.
- ❖ Detallar el crecimiento de la ciudad de Toluca (proceso metropolitano) para establecer el marco de incorporación de Zinacantepec y su papel en la localización de vivienda de tipo popular, interés social, medio y residencial.
- ❖ Describir la vivienda, el equipamiento, los servicios públicos y las vialidades existentes en el municipio de Zinacantepec para distinguir lo existente dentro y fuera de las urbanizaciones cerradas.
- ❖ Describir el fenómeno de fragmentación urbana a partir de urbanizaciones cerradas de 1980 a 2012 para analizar el fenómeno.

La temporalidad que se utilizó para la investigación fue desde el año 1980 ya que fue necesario describir el contexto en el que aparecieron las primeras urbanizaciones cerradas, hasta el 2012, año en que se tiene registro de la autorización de la última urbanización cerrada dentro del municipio.

JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

La Planeación Territorial es una disciplina que engloba muchos temas de estudio, que impactan dentro de un territorio determinado y que por ende impactan en la vida de la población. Hoy en día uno de los temas que están tomando gran relevancia a nivel territorial, son las nuevas formas de vivienda que se están creando en la mayoría de los municipios incorporados a las zonas metropolitanas y que se están expandiendo por todo el país.

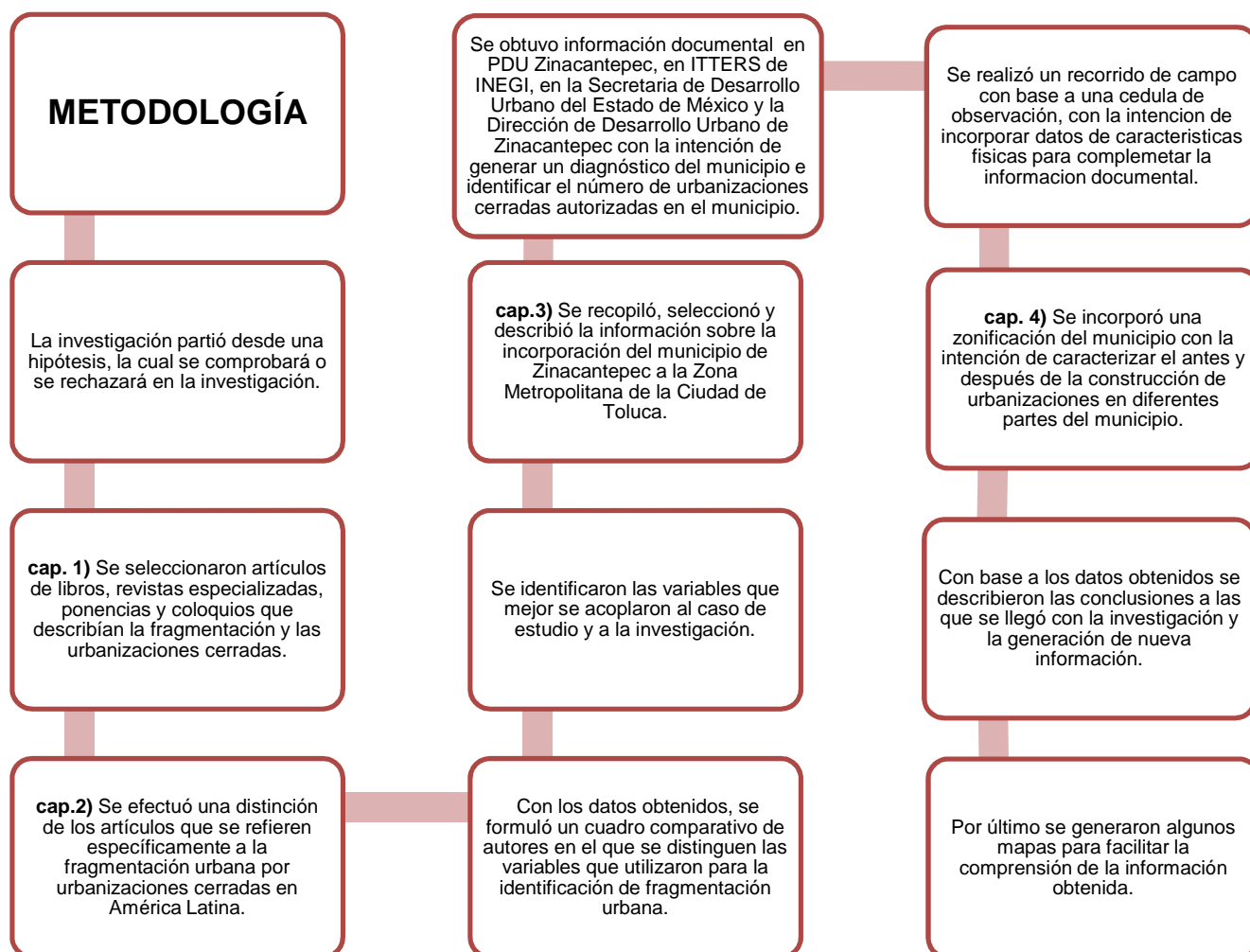
Esta investigación servirá para complementar y aportar nuevo conocimiento al estudio de la fragmentación urbana en municipios metropolitanos, en este caso del municipio de Zinacantepec, con la intención de ahondar en sus implicaciones y la manera en que están modificando la vida de la sociedad, además de observar y determinar desde un punto de vista científico cuáles son los problemas, a nivel territorial, que se están generando con la autorización de urbanizaciones cerradas alejadas de la continuidad urbana del municipio, además aportará mayor información al estudio de la fragmentación urbana en municipios metropolitanos.

Igualmente la vinculación de dos variables en análisis, la fragmentación urbana y su relación con las urbanizaciones cerradas, ayudará a entender, en mayor medida, las nuevas formas de urbanizar el territorio en México, en donde pocos estudios han sido realizados tomando en cuenta los cambios que se generan tanto dentro de las urbanizaciones cerradas como fuera de las mismas.

METODOLOGÍA

La realización de la investigación se llevó a cabo con el método Hipotético-Deductivo. Es una investigación descriptiva donde se resaltan las cualidades de las urbanizaciones cerradas por medio de la observación en campo y datos estadísticos que hacen referencia a la vivienda del municipio de Zinacantepec y una investigación correlacional, ya que relacionan dos variables: Fragmentación Urbana y Urbanizaciones Cerradas, lo que quiere mostrar es cómo las Urbanizaciones Cerradas inciden en el proceso de fragmentación urbana en Zinacantepec.

ESQUEMA 1 METODOLOGÍA UTILIZADA PARA LA INVESTIGACIÓN.



Fuente: Elaboración propia

Para la elaboración de la tesis se desarrollaron 4 capítulos.

El capítulo uno, titulado “Marco Teórico-Referencial La Ciudad Fragmentada”, se llevó a cabo en tres etapas a través de una descripción de los conceptos desarrollados por diferentes autores sobre las urbanizaciones cerradas y la fragmentación urbana, bajo diferentes contextos y en diferentes disciplinas. Se seleccionaron los conceptos de fragmentación urbana y urbanización cerrada que más se aplican en esta investigación. Este capítulo se desarrolló utilizando información documental, apoyada en libros, revistas especializadas, documentos de ponencias y de tesis enfocadas en el tema.

En el capítulo dos, titulado “Estudios de Caso: Relación Entre Fragmentación Urbana y Urbanizaciones Cerradas”, se realizó una selección de investigaciones llevadas a cabo en diferentes países de América Latina. Estas investigaciones se seleccionaron conforme al aporte de datos sobre lo que sucede dentro de las urbanizaciones cerradas y lo que sucede fuera de ellas en su contorno inmediato, esto con el propósito de seleccionar las variables que determinarán el capítulo 4. Para este capítulo se seleccionaron artículos de revistas especializadas, libros y resultados de coloquios sobre el tema.

En el capítulo tres, titulado “Incorporación Del Municipio de Zinacantepec al proceso de Metropolización de la Ciudad de Toluca”, se dividió en dos partes importantes, la primera menciona cómo se presentó el proceso metropolitano de la ciudad de Toluca para entender la incorporación de municipios aledaños, entre ellos Zinacantepec. En esta parte del capítulo se muestra cómo fue el proceso de incorporación de Zinacantepec, sus aspectos relevantes y los cambios que desembocaron en la construcción de Urbanizaciones Cerradas en el municipio. Después se realiza un diagnóstico tomando aspectos tanto territoriales, como demográficos y económicos para caracterizar al municipio con el paso del tiempo. Se finaliza con una tabla que muestra un listado de las Urbanizaciones Cerradas autorizadas en Zinacantepec por año de autorización desde el año 1992 hasta el 2012.

Por último, en el capítulo cuatro, titulado “Fragmentación Urbana y Urbanizaciones Cerradas en Zinacantepec”, se realizó una caracterización de cada una de las urbanizaciones cerradas autorizadas en Zinacantepec, describiendo: tipo de vivienda, clasificación, tipo de equipamiento dentro de la urbanización, servicios con los que cuenta y tipo de separación con el resto de la población que vive fuera de la urbanización. Después se clasificó al municipio de Zinacantepec a partir de la localización de las urbanizaciones cerradas hasta el 2012, determinando 3 zonas de consolidación. Enseguida se realizó una

descripción del espacio físico de lo sucedido en el municipio de Zinacantepec desde 1980, antes de la llegada de las urbanizaciones cerradas, para contextualizar la aparición y consolidación de cada una de estas tres zonas del municipio en los periodos de 1980 hasta 2012, con la intención de comprender y analizar la fragmentación urbana por urbanizaciones cerradas. Esta investigación toma en cuenta características de las urbanizaciones cerradas, su entorno inmediato y el interior de la urbanización de tal forma que se pudo rechazar o aceptar la hipótesis planteada y se pudo contestar la pregunta de investigación realizada al principio de la investigación.

Capítulo 1 MARCO TEÓRICO-REFERENCIAL: LA CIUDAD FRAGMENTADA

INTRODUCCIÓN

Este capítulo tiene como objetivo proporcionar el marco de referencia sobre la fragmentación urbana y su relación con las urbanizaciones cerradas, que serán base para la realización de la presente investigación, realizando una selección en la literatura especializada en los temas de fragmentación urbana y urbanizaciones cerradas.

“Fragmentación territorial es aquella que a una escala urbana plantea los problemas de discontinuidad de la estructura interna (de tejido o bien de piezas urbanas) y o aquella que, a una escala mayor, caracteriza la discontinuidad de la forma urbana, es decir, la dispersión de fragmentos urbanos sobre el territorio” (Salinas, 2009: 51). En cuanto a las urbanizaciones cerradas, “Son áreas residenciales que al menos contienen dos unidades (casas o departamentos) físicamente separadas del resto del espacio accesible al público en general, mediante un tipo de barrera física, algún tipo de servicio de uso comunitario o infraestructura, y además, que cuenta con una organización vecinal” (Janoschka y Glasze, 2003: 10). La importancia de estudiar la fragmentación territorial y su relación con las urbanizaciones cerradas es que la instalación y consolidación de estas nuevas modalidades de urbanización están ocasionando una serie de problemas, no solo sociales, sino también territoriales que se están observando por ejemplo en segregación y fragmentación urbana, siendo esta última la que se analizará en esta investigación para conocer sus efectos y poder brindar propuestas que consideren las implicaciones que tiene la formación de fragmentos urbanos en el municipio de Zinacantepec.

El capítulo se divide para su comprensión en 3 apartados. El primero contiene la recopilación de conceptos sobre fragmentación, su autor y el contexto en el cual se desarrolla el término además de la clasificación de la fragmentación y su relación entre ellas. El segundo contiene lo referente a la fragmentación urbana y la manera en que los autores relacionan esta con los cambios dentro de las ciudades principalmente para el caso de América Latina tomando en cuenta los nuevos modelos de ciudad. El tercer apartado trata lo relacionado a las urbanizaciones cerradas, su contexto de aparición, causas de su aparición en América y las consecuencias que han producido dentro del desarrollo urbano de las ciudades según algunos autores.

1 FRAGMENTACIÓN URBANA

1.1 ANTECEDENTES

La Fragmentación, como objeto de estudio, es un término que se ha estudiado por muchos años. De los primeros autores en explicar los procesos de cambio en la ciudad son los investigadores de la Escuela Ecologista de Chicago, ésta investigó las modificaciones que se dieron en el territorio a causa de la migración de población de otros países a ciudades consolidadas de Estados Unidos.

“La Escuela Ecologista de Chicago constituyó uno de los primeros esfuerzos teóricos por entender y explicar los efectos sociales del proceso de urbanización dentro de un ambiente capitalista, en un periodo de cambios profundos en el contexto internacional. Esta escuela se originó alrededor de 1890” (Lezama, 2002:185), cuando sus precursores, Robert Ezra Park, Ernest Burgess y Roderick Mackenzie, comienzan a publicar ensayos y libros referentes a las ciudades. Cabe destacar que los investigadores más enfocados en el estudio de fragmentación en la Ciudad de Chicago fueron los dos últimos autores mencionados.

Aunque estos autores no mencionan el término fragmentación, proporcionan una serie de características que tienen las ciudades y que describen la fragmentación urbana. Sus estudios son realizados en un contexto de migración de población de diferentes partes de Europa principalmente, y que arribaron a Chicago entre 1890 y 1910. Esto trajo consigo una realidad conflictiva y compleja en la ciudad de Chicago en donde se llevan a cabo los estudios de la escuela ecologista; “Las ciudades se convirtieron en un semillero de nuevos problemas, los cuales derivan, entre otras causas, de las dificultades planteadas a los inmigrantes en sus intentos por integrarse a la sociedad norteamericana” (Lezama, 2002:185). La llegada de personas ajenas a la dinámica de la ciudad, trajo consigo una serie de cambios, no solo a la vida de los nuevos residentes, sino a la vida de las personas que ya habitaban estas ciudades, estos cambios también se vieron reflejadas en el territorio y sobre todo en la dinámica de la población en su conjunto, ya que la integración a la cultura y costumbres norteamericanas se convirtieron en uno de los principales problemas para la adaptación de los migrantes a la cotidianidad de la ciudad.

Ni la ciudad ni la población brindaron las condiciones necesarias para que los migrantes que llegaron a Chicago se incorporaran, es por eso que se observó un proceso de diferenciación. Mackenzie, dentro de sus estudios realizados para explicar este proceso en Chicago, se refirió a que se da un cambio en las

relaciones espaciales y temporales de los seres humanos afectados por las fuerzas selectivas, distributivas y acomodativas en el medio ambiente y se da como uno de los principales efectos de estas relaciones la diferenciación social que, “es por una parte, el proceso mediante el cual emerge un orden social y su expresión territorial, y por otra, es el mecanismo que desencadena el cambio implicando, además de la adaptación de los hombres a las modificaciones de sus ambientes, la superación de su organismo social” (Lezama, 2002:213) las modificaciones espaciales ocasionadas por la llegada de individuos diferentes a cierta área hace que se desencadenen una serie de transformaciones espaciales y sociales que dan como lugar una serie de diferencias que, según el autor, deben ser superadas por medio del orden social y de la adaptación de los miembros del grupo a las nuevas condiciones del ambiente.

Otro autor que estudió las causas de la separación entre la población de Chicago es Burgess; él hace referencia a la fragmentación del espacio como una de las consecuencias de la llegada de migrantes a Chicago. Presupone que se da “un proceso de conformación del espacio urbano con el marco de diferenciación funcional y utiliza los conceptos de expansión, sucesión y concentración. Sus teorías se concretan en el esquema de los círculos concéntricos” (Lezama, 2002: 213). La diferenciación funcional la explica como la forma en que la ciudad se ha ido conformando con el paso de los años y expresa esta diferenciación por medio de los círculos concéntricos. Según Burgess, la ciudad al llevar a cabo un proceso de crecimiento físico y poblacional va desbordando hacia otras áreas de la ciudad y la diferenciación funcional se ve reflejada territorialmente con la separación de las funciones de una ciudad, desde las más prioritarias al encontrarse en el centro, hasta las menos prioritarias que se encuentran en lo más lejano de este, que es la periferia.

Una de las características por las cuales la ciudad tuvo este proceso de expansión y diferenciación es el precio del suelo, comenzando por el centro de la ciudad, como lo menciona Lezama: “a partir de los precios del suelo del área central se establece un gradiente que explica los de cada una de las áreas sucesivas que conforman el espacio urbano; surge así un patrón de uso de suelo para distintos grupos funcionales” (Lezama, 2002:215). Los precios del suelo han sido uno de los factores más importantes para ubicar a los diferentes sectores de la población, el centro de la ciudad en la actualidad, sigue marcando la pauta del precio del suelo. Entonces, la población con recursos económicos altos podía ubicarse más cerca del centro de la ciudad, aunque es importante recalcar que esta población en la actualidad ya no sigue este patrón sino que prefiere ubicarse fuera de la misma, evitando así el congestionamiento vial y el encarecimiento del

uso del suelo por la cercanía a los servicios, pero con ciertas pautas de comodidad y diferenciación del resto de la población.

Burguess y Mckenzie, realizan el primer acercamiento a los procesos que provocan la fragmentación en la ciudad, desde sus puntos de vista, en donde esta se va conformando por espacios totalmente diferenciados, y aunque se desborden a otro uso de suelo con funciones distintas, como lo maneja Burguess, en el espacio se sigue mostrando la diferenciación entre un “anillo” y otro, de tal manera que también la sociedad se ve diferenciada provocando cambios sociales y territoriales. La fragmentación para la Ciudad de Chicago, que es donde realizan estos primeros acercamientos al tema, se expresa como resultado de procesos de migración que resultan de problemas económicos en otros países, especialmente europeos.

Resumiendo, los antecedentes de la fragmentación están relacionados con flujos migratorios originados en países europeos que desencadenaron una serie de problemáticas sociales y territoriales en Estados Unidos, principalmente en la ciudad de Chicago, ya que en esta se vio reflejada la diferenciación entre grupos raciales por medio de la ocupación del suelo. Los diferentes grupos poblacionales migrantes se vieron relegados hacia ciertas partes de la ciudad en donde se agruparon por características étnicas, religiosas o económicas, que marcaron la diferencia entre los migrantes y los oriundos, por ello, la fragmentación encuentra sus antecedentes en los estudios estadounidenses de la década de 1920.

Las características del proceso de fragmentación que se dio en Estados Unidos son diferentes al proceso que se da en los países latinoamericanos, por ello, es importante explicar el proceso de conformación del concepto en éstos.

1.2 FRAGMENTACIÓN EN AMÉRICA LATINA

Existen autores que explican bajo qué contexto y cómo se ha desarrollado el fenómeno de fragmentación en América Latina. Danilo Veiga y Ana Rivoir (2001) realizan una investigación bajo la inferencia de los fenómenos de globalización y los cambios que acarrió la modificación en el modelo económico de los países latinoamericanos, además pone de manifiesto que estos cambios se vieron reflejados en desigualdades en el territorio. Los autores mencionan que:

“Las transformaciones que se dan en la sociedad, por la modificación en los modelos económicos de las ciudades latinoamericanas como, la inserción de comunidades locales a escenarios desiguales de desarrollo, desindustrialización, privatización, desigualdad, exclusión social,

desempleo, subempleo, precariedad, disminución en los ingresos de los hogares, entre otros, están redefiniendo la configuración de las ciudades y las áreas sub nacionales, y consiguientemente las desigualdades sociales en el territorio, en la medida en que el contexto de globalización y los conceptos de ciudad y región adquieren un nuevo significado” (Veiga y Rivoir, 2001: 53).

Los autores hablan de desigualdades territoriales que se están observando en una serie de disparidades sociales, como el desempleo, empleos mal pagados, precariedad de servicios públicos, que están generando nuevas formas dentro de la ciudad, esto como consecuencia dicen Veiga y Rivoir, del modelo económico de Globalización.

Veiga y Rivoir (2001) añaden que no solo estos cambios en la sociedad son los puntos cruciales en la existente configuración y dinámica territorial, sino qué:

“Existen otros aspectos tales como la dimensión espacial de las relaciones sociales en la medida en que las acciones e intervenciones de los diferentes actores sociales se sustentan en una fracción del país, áreas, departamentos o regiones. Ello implica la existencia de <<*identidades territoriales*>> como resultado de una dinámica históricamente construida e interrelacionada con el resto del territorio” (Veiga y Rivoir, 2001: 53).

La manera en que los países se dividen en regiones, caso de México, para mantener sus funciones o para desarrollarse económicamente, como lo interpretan Veiga y Rivoir, es una manera de mantener a los diferentes actores sociales, hablese de gobierno, ONG's, sociedad civil o partidos políticos, separados pero incluidos dentro de una misma sociedad en la cual deben aportar cada uno su punto de vista sobre lo que sucede dentro de la división territorial.

La globalización, según Veiga y Rivoir (2001), acarreó para Latinoamérica diversos procesos que dan la pauta entre las relaciones sociales y la fragmentación de la vida urbana para amplios sectores de la población, particularmente para los sectores populares, que fueron para los cuales se modificó sustancialmente la vida. Entre los procesos que más afectaron a estos sectores están, la caída del Estado como ente prestador de bienes y servicios públicos, la creciente privatización, la terciarización del mercado de empleo, la pérdida de los espacios públicos, cambios en las relaciones familiares, pérdida de socialización entre los miembros de una comunidad, el consumismo en su máxima expresión, la diferenciación más puntual de las clases sociales y su impacto en el espacio urbano, además de la falta de representatividad de las clases populares a nivel gubernamental, ocasionaron conflictos en el territorio.

Uno de los problemas que más se ha observado territorialmente es la separación de clases sociales por medio del mercado de vivienda ya que el Estado al ser incapaz de construir vivienda social le cedió su papel a las empresas inmobiliarias que, más que ofrecer vivienda de interés social, se han encargado de ofrecer vivienda a las clases de recursos económicos medios-altos y altos, ello se debe a la capacidad de pagar “servicios” que se volvieron “beneficios” solo de ciertas clases sociales con capacidad económica para solventar el gasto. Los autores concluyen qué:

“Diversos análisis tanto a nivel cuantitativo como cualitativo desde una perspectiva de población local, confirman las crecientes desigualdades sociales y tendencias de fragmentación a nivel de las ciudades y el territorio, donde ciertos estratos sociales con altos niveles de vida se modernizan, incorporando pautas de consumo globales, y que a su vez surgen amplios estratos poblacionales con necesidades básicas insatisfechas y posibilidades de movilidad socioeconómica extremadamente limitadas, entonces se indica que las distancias entre las clases se profundizan y los encuentros entre sectores sociales distantes son cada vez menos frecuentes” (Veiga y Rivoir, 2001: 58).

Para Veiga y Rivoir (2001) la vida en sociedad se ve modificada por la globalización, la cual se ha encargado de diferenciar a la población por estratos socioeconómicos y que se ha enfocado en separarlas organizacionalmente pero a costa de mantenerlas relativamente juntas territorialmente, además identifica que la separación entre los diferentes estratos económicos y los sectores sociales también se están viendo separados de tal forma que la interacción entre ellos ya es casi nula.

Entonces se puede observar que al incrementarse las necesidades que la propia globalización y era del consumo generan, se vuelve más difícil para la clase media mantenerse, y se comienza a incorporar a la clase baja, dejando nuevamente solo dos clases sociales, y la más carente económicamente se convierte en la más afectada por las disparidades y por la falta de necesidades básicas satisfechas, y es en ese momento cuando se ve reflejado en el territorio la fragmentación urbana con poblaciones totalmente carentes de servicios en los límites municipales junto a urbanizaciones cerradas con todos los servicios.

Existen otros autores que igual hacen referencia al proceso de fragmentación urbana, como Prévot (2001), la cual menciona que, “Los estudios de fragmentación alrededor de 1980, fueron utilizados para analizar los procesos que hicieron estallar la unidad de la ciudad, es decir, se tenía gran preocupación en

que una urbanización desordenada se desbordara hacia la ordenada, es por eso que se mantenía la unidad de la ciudad a toda costa” (Prévot: 2001:38). La unidad de la ciudad era la base para mantener cierta funcionalidad de las actividades y la vida de la ciudad, es por eso que el proceso de fragmentación se asocia con el crecimiento de la ciudad desordenado al que se le denominó metropolización.

Después de la Escuela de Chicago (1900-1920), el tema de fragmentación de la ciudad comienza a ser un tema de estudio e investigación mucho más especializado. Prévot (2001) hace referencia en su artículo a este cambio:

“La noción de fragmentación se dio a principios de los años ochenta en la literatura dedicada a la ciudad. Esta noción aporta componentes espaciales como desconexión física y discontinuidades morfológicas, dimensiones sociales como repliegue comunitario y lógicas exclusivas, y dimensiones políticas como, dispersión de actores y autonomización de dispositivos de gestión y regulación urbana”. (Prévot, 2001: 34).

Los cambios en la ciudad dieron como resultado no solo modificaciones en su estructura y conformación, sino que trajeron consigo diversificaciones sociales que resultaron en una exclusión de la población hacia otras partes menos aptas para vivir gracias a las lógicas de exclusividad que se comenzaron a desarrollar después de 1980, además se comienza a dar una descentralización de actividades gubernamentales que también se clasifica como fragmentación.

“A partir de 1980 el término fragmentación, supone que lo que debía mostrar un funcionamiento global estalló en múltiples unidades y que no habría ya una unidad del conjunto urbano, esto causado por la liberalización y la desreglamentación del mercado, es entonces que ya no se da solo una fragmentación espacial, sino que también se observaría más ampliamente en el mercado de trabajo, en el sistema de transporte y a una involución del centro” (Prévot, 2001: 38).

Después de 1980 se modificó sustancialmente la noción de ciudad clásica a la cual se estaba acostumbrado, la liberalización de la economía trajo consigo cambios en la forma de conformación de lo urbano por naturaleza, la ciudad se dispersa gracias a las lógicas que siguieron los mercados de vivienda, los cuales buscaban un suelo barato en donde construir grandes conjuntos habitacionales, por una parte alejados de las fuentes de empleo y por otra mercados de bienes y servicios, y de esa forma se conformaron una especie de unidades dispersas sin continuidad ni relación funcional.

Las diferentes investigaciones sobre el tema han coincidido en que estos cambios en la ciudad se han dado principalmente por el modelo de liberalización económica en los países de América Latina, y los estudios realizados sobre fragmentación no solo se vislumbran desde una perspectiva en específico, cada

autor observa los cambios ocasionados por esta liberalización desde su punto de vista y el contexto en que se desarrolla que es distinto, tanto territorial como socialmente. Jan Bitoun (1999) citado en Prévot (2001), menciona que, “las múltiples divisiones que realizó la municipalidad progresista de Recife, Brasil, en las zonas pobres contribuyen a la fragmentación del espacio”, (Bitoun (1999), citado en Prévot, 2001: 39). El autor enfoca la fragmentación al proceso de creación de territorios en los cuales las políticas sociales se dirigen hacia los más pobres de la ciudad con el fin de proporcionar una mayor eficiencia en la implantación de políticas de desarrollo social, aunque se desarrollan con la idea de hacer más eficientes las políticas, también se fragmenta el espacio y por ende a la sociedad al separarla del resto de la población por sus condiciones de pobreza.

Para Prévot, “El término fragmentación, se emplea para analizar un fenómeno cada vez más frecuente en la metrópolis latinoamericana, la proximidad de ricos y pobres, pero en espacios herméticamente cerrados, establece relaciones asimétricas entre las dos partes de la ciudad” (Prévot, 2001: 39), ahora bien, a diferencia de Bitoun y su estudio realizado en Brasil sobre la fragmentación con el fin de desarrollar políticas públicas hacia población pobre, Prévot enfoca su estudio hacia Buenos Aires y su metrópoli, en donde se lleva a cabo un proceso de fragmentación en la cual población de recursos económicos altos y la población de recursos económicos bajos residen en el mismo espacio, pero socialmente la convivencia e interacción no se realiza por esa diferenciación entre clases sociales y por la creación de espacios cercanos territorialmente pero separados social y físicamente.

Lucía Dammert (2004) en su artículo “¿Ciudad sin Ciudadanos? Fragmentación, Segregación y Temor en Santiago”, hace referencia a lo que sucede dentro del proceso de globalización de las ciudades latinoamericanas:

“La fragmentación en América Latina se ha dado bajo el contexto de los procesos de metropolización y apertura al interior de la ciudad, ligados a la globalización, que generan lógicas de separación y de construcción de nuevas fronteras urbanas, donde los procesos de reconstrucción democrática y crecimiento económico, más que producir ciudad, han generado fragmentación”(Dammert, 2004: 89).

De nuevo la lógica del querer hacer ciudades más grandes y más productivas se enclava en la idea de que el crecimiento económico traerá consigo una mejora en la ciudad, a lo que Dammert aclara que ha sido un gran error, el crecimiento económico lo único que ha desarrollado es ciudades más pobladas pero por ende más fragmentadas por desigualdades entre las diferentes clases sociales por las que está conformada la ciudad.

Dammert (2004) define la fragmentación en la ciudad y dice que “se da un avance progresivo hacia la ciudad fragmentada, que supone que aquello que debería tener un funcionamiento global ha estallado en múltiples unidades, no existiendo una unificación del conjunto urbano. Peor aún, sumado a la carencia de unión territorial se evidencia una falta de sentido de identidad que integre a aquellos que habitan la ciudad.” (Dammert, 2004: 89). Para ella la fragmentación se ve claramente dentro de la ciudad por medio de grupos sociales diferenciados dentro de un mismo espacio, por medio del cual se vislumbra una variedad de características morfológicas que hacen que el espacio urbano ya no se caracterice por un centro administrativo, espacios recreativos, lugares de trabajo y espacios de vivienda, sino que se den tramos territoriales con características semejantes y con particularidades específicas para la población que la habita.

Entonces, la fragmentación es el resultado de las modificaciones en las dinámicas económicas de los países, principalmente los de América Latina, dentro de los cuales se observó no solo una explosión de fragmentos de ciudad dispersos por el territorio, sino que también mostró la diferenciación entre clases sociales, para las cuales se conformaron espacios con características distintas entre sí, tanto territoriales como sociales para mantenerlos separados. Dando como resultado una discontinuidad en las actividades de la población y manteniéndola separada principalmente por estrato socioeconómico.

2 ASPECTOS TEÓRICOS y MODELOS DE CIUDAD FRAGMENTADA

Para desarrollar el término de fragmentación urbana existen autores como Scholz (2003), Janoschka (2002), Soja (2003) y Salinas (2009) que realizaron una serie de investigaciones sobre el tema y encontraron características específicas que pueden ser utilizadas para la caracterización de la fragmentación urbana en Zinacantepec.

2.1 MODELO DE CIUDAD DE FRED SCHOLZ

Heineberg (2005) menciona el modelo de ciudad de Fred Scholz (2003). Él publicó la teoría del <<desarrollo fragmentando>>, que es importante para la comprensión del desarrollo de la fragmentación de las ciudades como manera de explicar el porqué de los cambios que se están observando en las metrópolis, principalmente de países menos desarrollados.

Dentro de su investigación menciona “cómo las mega-ciudades de los países menos desarrollados (...) obtienen con la globalización una dimensión funcional nueva y una fragmentación interna” (Heineberg, 2005:23). Explica que esta nueva forma de ciudad tiene una caracterización diferente a la ciudad industrial tradicional. Ahora las ciudades se enfocan en la prestación de servicios, y la industria cambia de giro, ahora el desarrollo de tecnología es mucho más importante. Para explicar estos cambios enfoca su investigación en la ciudad de Karachi, Paquistán, en la cual explica los efectos de la globalización en las economías de países menos desarrollados, menciona que se da una dualidad en las ciudades, ya que dentro del mismo espacio urbano pueden encontrarse grandes empresas prestadoras de servicios y con mano de obra calificada, pero que también se puede encontrar industria con mano de obra barata y en condiciones de esclavitud y poco preparada, es decir una industria clásica.

El tema de desarrollo fragmentado se caracteriza por:

“Estar determinado por la competencia y se está formando de dos maneras opuestas, primero menciona los lugares globalizados que son los que se caracterizan por el modelo de ciudad fordista, con industria deslocalizada, con clústers regionales de industrias, con salarios muy bajos, caracterizado por la extracción de minería o agricultura y que están unidos estrecha y virtualmente con los "lugares" globales pero están funcionalmente subordinados a éstos en la jerarquía” (Scholz, 2003:11).

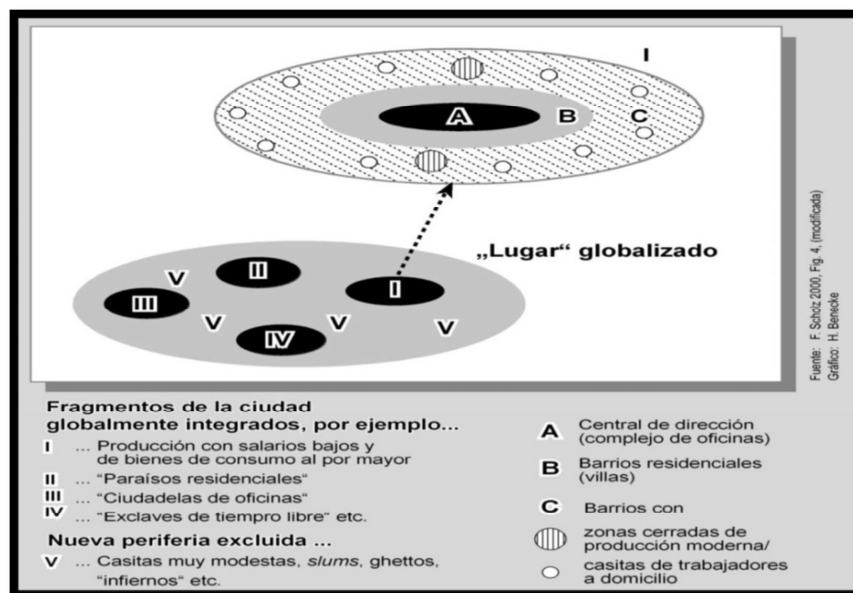
Los lugares globalizados se caracterizan por ser los lugares que se apegan a la antigua forma de ciudad y de producción del espacio urbano mientras que los lugares globales se caracterizan por contar con las oficinas centrales de las empresas transnacionales, los centros de producción e innovación y cuentan aún con características de industrias tradicionales residuales del fordismo para bienes de más calidad y producción de bienes específicos para las centrales de oficinas. Bajo esta perspectiva Zinacantepec es un territorio globalizado, en donde la poca industria fordista y las características de producción agrícola son particularidades de su entorno.

Es importante mencionar que Scholz no solamente observó estas características en un territorio global, sino que “la fragmentación continúa hacia abajo hacia el nivel local, pues los únicos lugares globales o globalizados no están -como su población- nunca afectados del todo, solo ciertos fragmentos en el interior de la ciudad globalizada son afectados por la globalización, fragmentos que se denominan fragmentos urbanos globalmente integrados” (Scholz, 2003:225). Al hacer mención de los lugares globalmente integrados, hace referencia a que a una escala más local se observa que en un mismo espacio

territorial se pueden encontrar urbanizaciones cerradas para ingresos económicos altos, ciudades de oficinas, lugares de ocio o de turismo y lugares con producción e ingresos bajos y con bienes de consumo al por mayor.

Scholz (2003) concluye que la ciudad global actual se está conformando de características duales, ya que la ciudad puede contar en el mismo territorio con características de industria fordista, empleos precarios, movimiento de mercancías al por mayor, viviendas precarias y pequeñas en las periferias, mezclándose con las urbanizaciones cerradas, con centros financieros, con industria de innovación y tecnología, con empleos bien remunerados, con personal capacitado, etcétera; y está influyendo en la conformación de una ciudad fragmentada, dual y además con nuevas periferias alrededor de aglomeraciones. Por tal motivo Scholz desarrolla un modelo de ciudad, el cual se observa a continuación en la figura 1.

Figura 1 Modelo de la fragmentación local según F. Scholz



Fuente: F. Scholz (2003).

2.2 MODELO DE CIUDAD DE EDWARD SOJA

El siguiente autor que describe la fragmentación, en el mismo artículo de Heineberg (2005), es Soja (2005) el cual realiza un estudio que distinguió lo que él llama seis geografías de la reestructuración y dentro de esta clasificación se encuentra <<la ciudad fractal>> bajo el contexto de los cambios observados en los Ángeles.

“La ciudad está marcada por una población culturalmente heterogénea. La enorme inmigración internacional ha creado una <<dinámica del multiculturalismo urbano>>, que Soja ha interpretado tanto como efecto de la globalización como por el hecho de que Los Ángeles presenta la imagen de una ciudad de un país en desarrollo debido a la existencia en ella de numerosos barrios pobres. Los Ángeles es una ciudad dual: en ella existen a la vez una burguesía creciente y un proletariado en aumento (Soja, 1995: 153).

La ciudad de los Ángeles al incorporar los nuevos mecanismos que acarrea la globalización, ha ido fraccionando el territorio, marcado especialmente por la diferencia cultural de su población, ya que ha atraído a población más especializada, pero también ha ido necesitando de población no tan especializada para la satisfacción de muchas necesidades de bajo rango, por ejemplo la limpieza de las oficinas, y esto ha traído consigo un crecimiento tanto en su población de recursos económicos altos, como un aumento de su población proletaria. Aunque no muestra un modelo específico, la figura 2 muestra la relación de varias características de la fragmentación urbana en la ciudad de los Ángeles que observó Soja.

Figura 2 fragmentación Urbana según Soja



Fuente: información de artículo de Soja (1995) e imágenes google.com.

Scholz y Soja coinciden en que la ciudad se está conformando por población de estratos económicos altos y bajos, que los dos están conviviendo en un mismo espacio ya que los miembros de estratos económicos bajos son necesarios para satisfacer necesidades de limpieza, de recolección de basura, de mensajería, básicamente empleos precarios, que cumplen una función de menor categoría que los miembros activos de los corporativos o de oficinas, que realizan las funciones de generación de riqueza por medio de la especialización del trabajo

y de gente mejor preparada académicamente. La heterogeneidad representada a nivel espacial es lo que hace que la ciudad hoy en día tenga características de dualidad integrada en un mismo espacio urbano y que se evidencié la diferenciación social dentro del territorio.

2.3 MODELO DE CIUDAD DE MICHAEL JANOSCHKA

Otro autor que ha analizado la fragmentación de la ciudad es Janoschka (2002). En particular, él analiza el contexto en Latinoamérica. Describió un modelo donde menciona que las ciudades de América Latina están segregadas y fragmentadas, explicando qué:

“Las transformaciones urbanas sucedidas en América Latina desde mediados de 1970 se han dado por una serie de transformaciones, principalmente vinculadas a la disminución en el ritmo de crecimiento urbano, migración del campo a la ciudad, y a ciertas transformaciones sociales y políticas que modificaron las bases del desarrollo urbano”. Continúa mencionando que “las reformas económicas en 1990 apuntaban a contraer al Estado mediante privatización de empresas públicas y el desmantelamiento del sistema social limitaron seriamente la capacidad de gestión estatal. La decreciente capacidad redistributiva del Estado sirvió para profundizar más la brecha entre ricos y pobres” (Janoschka, 2002: 3).

En América Latina se dieron los cambios por la modificación en el sistema económico que ocasionaron cambios dentro de los cuales la privatización es uno de los factores principales, la deficiencia en la capacidad de distribuir los servicios por parte del Estado ocasionaron que las empresas privadas crecieran en número con la intención, en muchos casos, de subsanar las carencias de cobertura del Estado. Esto trajo como consecuencia una mayor dualidad entre la población, los ricos y los pobres compartiendo un mismo territorio, pero diferenciados por la cantidad y calidad de servicios prestados.

“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, redituables y valiosas para el mercado. Estas nuevas formas urbanas están básicamente dirigidas a los ganadores de las transformaciones económicas, shopping malls, urban entertainment center, escuelas privadas y complejos residenciales cerrados, vigilados y de acceso vedado para el público en general” (Janoschka, 2002: 3).

Los países latinoamericanos se vieron involucrados en una serie de transformaciones sociales y territoriales, en las cuales el Estado permitió que los actores económicos realizaran la dotación de servicios y la localización de vivienda en donde a ellos les convenía, lugares en los cuales el suelo barato, la falta de servicios y la lejanía con el centro de población eran características primordiales para la localización de grandes complejos de vivienda, pero que también vio una forma de obtener ganancias económicas y una disminución en sus obligaciones para con la sociedad, al verse superado por la población.

“Sobre la temática de la fragmentación socio espacial, tiene especial relevancia la estrecha relación entre procesos de fragmentación, difusión de artefactos urbanos de acceso restringido y cambios socio-políticos ocurridos desde los años setenta tanto en Estados Unidos como en América Latina”. (Janoschka, 2002: 7). Las modificaciones ocurridas al modelo económico trajeron consigo consecuencias territoriales, Janoschka menciona que se produjeron una serie de edificios con una característica especial, su acceso era restringido, por ejemplo las *gated communities* y los *shopping malls*, trajeron consigo una serie de restricciones al acceso público que modificaron la manera de percibir el espacio por medio de la diferenciación social pero sobre todo, económica.

El triunfo del mercado por sobre las capacidades del Estado se reflejaron en el territorio, ya que los grandes actores económicos se han hecho cargo de muchas de las funciones antes atribuibles y responsabilidad del Estado, porque estos son capaces de llegar a mucha más población al ofrecer un servicio de calidad aunque a un mayor costo que el que el Estado cobra, esto trae consigo que la población se fragmente y solo aquella capaz de pagar por servicios de mucha y mejor calidad serán los que se vean beneficiados, esto ante la incapacidad de la población de recursos económicos bajos, que tienen que conformarse con la dotación de servicios que proporciona el Estado ya superado por el crecimiento de la población, y aquí es donde se refleja la fragmentación social y espacial.

La fragmentación socioespacial se dio principalmente en espacios que hasta entonces eran homogéneos, las características de las viviendas y de la población eran comunes. Pero “la invasión de clase media y media-alta en zonas habitualmente populares condujo a la intensificación de las desigualdades sociales en escala reducida. Este fenómeno es considerado por algunos autores como un signo de fragmentación del área urbana y de desintegración social” (Janoschka, 2002: 6). Aunque para Janoschka la fragmentación del tejido social y urbano es a escala reducida, es importante mencionar que la ubicación e invasión de clase media y media-alta en varias partes de un territorio, ya no se observa como de

escala reducida, al contrario son artefactos que fragmentan más espacio del que se espera, porque se ubican cerca de población de recursos económicos bajos en diferentes puntos de la ciudad. La fragmentación urbana es entonces resultado de cambios en el modelo económico de los países en América Latina que le dieron pauta a las empresas privadas de fomentar sus desarrollos privados exclusivos para ciertos estratos socioeconómicos, en donde la localización es uno de los factores más importantes, sobre todo para la vivienda, la cual representa la separación de clases sociales por medio de muros y accesos restringidos.

La fragmentación social y territorial que genera la invasión de clases económicas medias-altas y altas a espacios que anteriormente se concibían de clase de recursos bajos, se ensancha y hace que la población se vea fragmentada, ya que los miembros de urbanizaciones cerradas no conviven con la población oriunda del lugar, sino que, al contrario amplían las desigualdades que ya se ven pero que anteriormente no se percibían porque no existía ese reflejo en el territorio y mucho menos cerca de sus viviendas y su cotidianidad. Ahora la fragmentación se observa, se palpa y aumenta con la llegada de población que no convive, que no interactúa y que al contrario relega de sus actividades a la población que no es de su estrato socioeconómico.

En cuanto al modelo de ciudad fragmentada que Janoschka (2002) desarrolla para América Latina, menciona que se han dado nuevas formas urbanas que han disminuido la polarización que anteriormente se tenía de las ciudades ricas y las ciudades pobres, dando como resultado ya una mezcla social a nivel micro, llevando a un principio de fragmentación territorial que ha determinado una dispersión de infraestructura y equipamiento. Entre esta dispersión de fragmentos urbanos uno de los factores más relevantes son las urbanizaciones cerradas existentes desde antes de 1980 pero intensificadas en 1990, que han acrecentado la disparidad entre clases sociales, ya que el no dar acceso a población ajena y ni a funcionarios del gobierno ha llevado a un continuo aislamiento de las clases socioeconómicas más altas.

El autor menciona que las ciudades metropolitanas de Latinoamérica se están desarrollando hacia una <<ciudad de islas>>, esto como resultado de “asentamiento insular de estructuras y funciones en su construcción como también de su posterior aislamiento de espacios urbanos preexistentes mediante la construcción de rejas o muros” (Janoschka, 2002: 21). Menciona que la ciudad se está consolidando conforme a islas separadas y especializadas cada una en algún tipo de desarrollo urbano. Estas cuatro islas son: residenciales, islas productivas, islas comerciales e islas de precariedad, todas ellas interconectadas por las autopistas.

1.- Islas Residenciales: Algunas de las determinaciones que ha tenido este modelo de ciudad fragmentada descrito por Janoschka son que: “se da como resultado una distribución dispersa en la totalidad del espacio suburbano de la metrópolis (...) anteriormente los espacios suburbanos eran ocupados masivamente por las clases bajas: ahora han sido apropiadas también por las clases media y alta a través de los complejos habitacionales vigilados tanto viviendas como torres de departamento” (Janoschka, 2002:20). La mezcla de clases sociales se está intensificando con la llegada de población de recursos altos a espacios anteriormente dedicados a población de recursos económicos bajos, esta vez diferenciándose por medio de la separación a través de bardas, rejas, arboladas, bloqueos que impiden el libre acceso de población no residente a la urbanización.

La creación de complejos habitacionales de grandes dimensiones que en ocasiones son más grandes que algunas ciudades, engloban una mayor cantidad de servicios y equipamiento que hacen que la salida de la misma no sea necesaria, alejándose por completo del resto de la ciudad. Uno de los aspectos más decisivos para optar vivir en este tipo de urbanizaciones es el acceso a vías rápidas, autopistas que conecten con el centro de la ciudad en un menor tiempo, excluyendo por completo el transporte público para el traslado de personas. Aunado a esto, se encuentra la instalación de nuevas empresas industriales y logísticas en la periferia y cercanas a las vías de comunicación. Esta instalación significa la construcción de nuevos parques industriales como consecuencia de la liberalización de la economía y atracción de empresas trasnacionales.

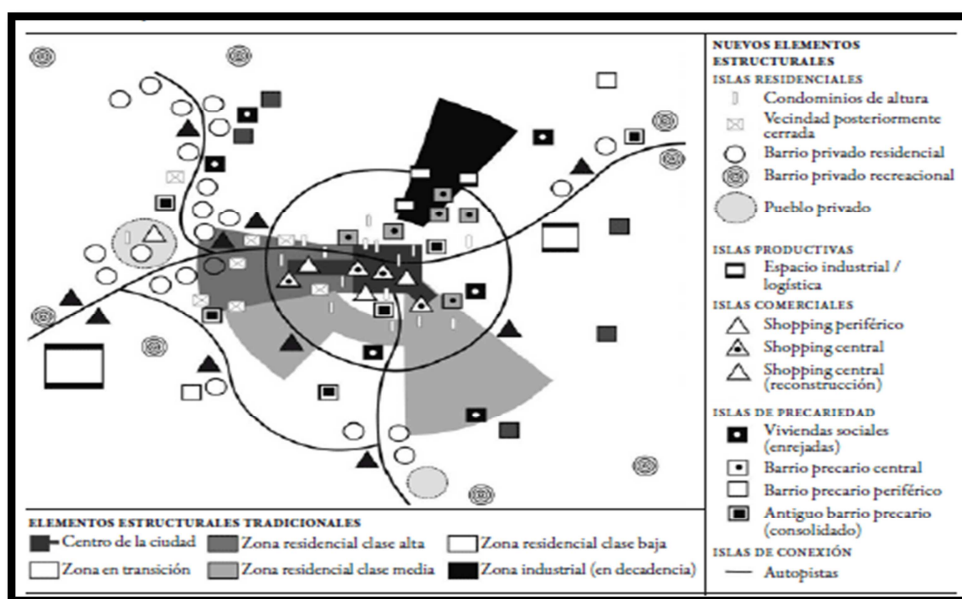
2.- Islas Productivas: en esta parte el autor menciona que se da la existencia de dos tipos de espacios industriales: nuevos complejos industriales, con tecnología de punta, desarrolladas y comercializadas en forma privada frente a complejos industriales ya existentes que pueden o no ser revalorizados en el mercado dándole otro giro a la producción.

3.- Islas Comerciales: Estas islas se caracterizan por la distribución de hipermercados, los shopping malls y los Urban Entertainment Center, empezando por los espacios urbanos dedicados a clases altas y siguiendo la lógica de expansión hacia el resto del territorio cubriendo todo el espacio urbano. Seguido de la instalación de escuelas y universidades privadas cerca de residencias privadas, trasladando una función central como son las escuelas hacia superficies no integradas al continuum urbano de la ciudad. Dándole a las clases económicas altas cierta comodidad al no tener que trasladarse hacia la ciudad central para obtener educación.

4.- Islas de Precariedad: El último punto que toca Janoschka para determinar el nuevo modelo de ciudad latinoamericana es el caracterizado por un creciente encerramiento por parte de la clase baja ante el incremento en la criminalidad de la clase marginal inaccesible totalmente a servicios, equipamiento y educación. Esta isla se encuentra conformada por barrios informales localizados principalmente en los borde de la ciudad.

Todos estos factores han sido explicados por el autor para determinar que las ciudades latinoamericanas han seguido básicamente una lógica de apertura comercial, en donde las empresas, principalmente extranjeras, han modificado y mercantilizado el espacio facilitándole la vida a los miembros de las clases económicas altas, de tal manera que la exclusividad y acceso a ciertos servicios y equipamiento que no proporciona el Estado sean ahora un beneficio, ante los miembros de las clases bajas que se tienen que conformar con ciertos servicios que el Estado proporciona ineficientemente. La figura 3 muestra el modelo de ciudad fragmentada que Janoschka identifico en América Latina el cual describe los diferentes tipos de islas detectados por el autor.

Figura 3 Nuevo modelo de Ciudad Latinamericana según Janoschka



Fuente: Janoschka (2002).

2.4 MODELO DE CIUDAD DE EDISON SALINAS VARELA

Otro autor es Edison Salinas Varela (2007). Él da la concepción de lo que considera como fragmentación urbana con el crecimiento acelerado de las metrópolis y con la masificación del transporte en las ciudades españolas.

Salinas (2007) realiza una recopilación de conceptos sobre lo que es la fragmentación urbana, determina que esta:

“Es aquella que a escala mayor, caracteriza la discontinuidad de la forma urbana, es decir, la dispersión de fragmentos urbanos sobre el territorio. Describe las características de discontinuidad morfológica y deslocalización de los crecimientos recientes, en tanto que no implica solo la ausencia de continuidad, sino también de contigüidad, es decir de cercanía con el origen” (Salinas,2007:51).

La característica de dispersión de fragmentos urbanos que se diferencian unos de otros dentro del territorio es lo que hace que se evidencie la fragmentación urbana, se acompaña de la falta de continuidad porque existen barreras que las separa social o físicamente y que son creadas específicamente para mantener la diferenciación entre clases.

Salinas (2007) menciona algo importante que sucede con esta separación que se da en el territorio, principalmente con la consolidación de conjuntos urbanos, ya que estos no tienen continuidad al ser localizados fuera del núcleo urbano, cuando comenzaron a desarrollarse, pero algunos de ellos se han ido incorporando a la mancha urbana consolidada gracias a la expansión urbana originada por el crecimiento poblacional de la ciudad. Este argumento del autor se relaciona con lo que sucede en el municipio de Zinacantepec donde las urbanizaciones cerradas que llegaron a principios de 1990 han incentivado la incorporación de *conjuntos urbanos, fraccionamientos y condominios* que inicialmente se localizaron con la intención de mantenerlos sobre las vialidades de acceso rápido pero lejos de la mancha urbana, para aislarlos con el propósito de que no existiera interacción entre ellos, pero con el crecimiento poblacional del municipio esto se ha visto modificado y algunos de estos emprendimientos habitacionales se han incorporado a la aglomeración urbana.

Salinas (2007) también hace mención que “la fragmentación se da solo dentro de un proceso de metropolización del territorio, una de las manifestaciones de la reconfiguración del territorio producto de las nuevas dinámicas de ocupación” (Salinas,2007:51), el autor habla de una metrópoli como principal lugar en el que se desarrolla la fragmentación, aunque es posible que en ciudades y localidades

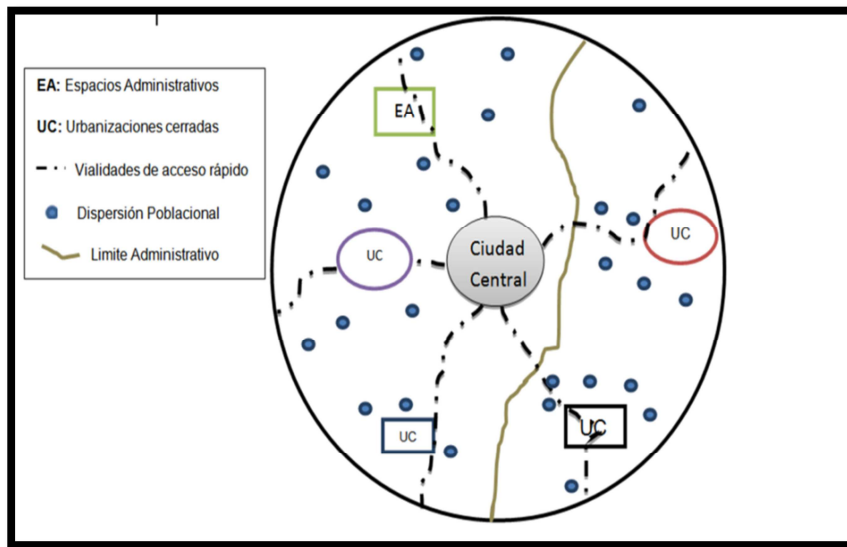
este fenómeno se este desarrollando, pero no sea tan perceptible como en la ciudad. Es cierto que en una metrópoli, por el proceso de expansión que se da territorialmente, se puede observar con mas claridad la fragmentación urbana, pero no es un proceso que sea exclusivo del contexto metropolitana ya que al final del fordismo, mucho antes de la aparición de áreas metropolitanas, ya se comenzaba a dar este tipo de separación de la población, principalmente entre dueños de los medios de produccción y los asalariados.

El autor aporta algunas características que complementan los estudios de fragmentación urbana como: áreas de interacción policéntrica, limitaciones administrativas y legales, oportunidades de economía de localización, la movilidad, las nuevas tecnologías de comunicación, generación de islas de grupos sociales, y también se añadiría el tipo de vivienda, que es una de las pautas que está marcando la fragmentación urbana hoy en día y mucho más en los municipios que forman parte de las áreas metropolitanas.

Para el autor “La importancia que se le da hoy en día al análisis de la fragmentación urbana es a causa de su capacidad de describir una de las formas de crecimiento característico de las áreas urbanas contemporáneas. Estas formas se definen por extenderse mas allá de los núcleos tradicionales y sobrepasan los límites administrativos, así como por la generación de nuevas morfologías y ambientes urbanos” (Salinas, 2007:55). La expansión de la mancha urbana ha traído consigo cambios en aquel modelo urbano que regía la forma y vida de la ciudad, hoy en día los cambios se ven reflejados en formas distintas de urbanizar el territorio, el ambiente de la vida urbana ha cambiado y las transformaciones territoriales también han cambiado la vida de la población.

La ciudad ya no crece de manera radial al contrario esta creciendo de manera dispersa y discontinua caracterizada por islas urbanas alejadas unas de otras con una característica en especial, su conectividad por medio de vías de comunicación, pero que es uno de los pocos factores que mantienen la cercanía entre islas. Para el caso de la ciudad de Toluca, su conectividad con el municipio de Zinacantepec se realiza por medio de la carretera regional Toluca-Zitácuaru y la carretera Toluca-Temascaltepec, las cuales mantienen a la población del municipio en constante movimiento y conexión con la ciudad central. La figura 4 muestra la manera en que observo salinas la nueva configuración de las ciudades en un proceso de metropolización.

Figura 4 Modelo de Ciudad según Salinas



Fuente: Elaboración propia en base a información de Salinas (2007)

Resumiendo, la fragmentación urbana para los diferentes autores y con sus modelos de ciudad diferentes, se presenta de la manera siguiente. La Escuela de Chicago observó los cambios ocurridos en la ciudad a causa de la llegada de población migrante a Estados Unidos entre los años 1890 y 1910. La fragmentación urbana se observó por medio de grupos sociales diferenciados territorialmente, migrantes principalmente, por su clase social, color, religión y nivel socioeconómico, lo cual caracterizó a las ciudades Estadounidenses. Para 1970 en países de América Latina, se da un cambio en su modelo económico pasando de ser proteccionista a un modelo neoliberal capitalista en el cual lo importante fue que los grandes actores económicos se beneficiaron ya que el Estado cedió su papel como prestador de servicios a las empresas privadas, dejando de ejercer varias de las funciones que tenía, una de ellas es la producción de vivienda, que se convirtió en un signo de ganancia para los actores privados ya que se fomentó más el desarrollo de grandes conjuntos de viviendas pero con una característica especial, enfocadas, principalmente, a clase socioeconómica media y alta. Derivado de lo anterior, la fragmentación surgió, tanto social como urbana dentro del territorio.

Estos cambios los teorizaron autores como Soja, Scholz, Janoschka y Salinas caracterizando con un modelo de ciudad en Latinoamérica, los cuales coinciden en que las modificaciones a los modelos económicos reflejaron más los procesos de fragmentación urbana, y no es que anteriormente no se observara, sino que la división de la población por estratos y por condición económica fue una de las marcas principales para la producción del espacio urbano.

Al modificarse el modelo económico y la disminución en las funciones del Estado cambió la actividad productiva de los países Latinoamericanos y la forma de adquirir servicios públicos. La economía se terciarizó y las empresas privadas se incorporaron para la dotación de servicios públicos, es decir entran actores privados como las inmobiliarias, las empresas prestadoras de servicios como gas y agua potable, los grandes consorcios de venta de artículos como los shopping malls, entre otras empresas.

Este nuevo modelo económico ha sido uno de los detonantes de la fragmentación urbana, ya que ha traído consigo una heterogeneidad de funciones en un mismo territorio y también una serie de desigualdades tanto sociales como territoriales, marcadas principalmente por el ingreso económico de la población y por el ritmo vertiginoso de la globalización.

El modelo económico neoliberal en América Latina, y ahora con su forma actual de globalización, ha traído consigo cambios en el crecimiento de las ciudades y en su población, además de estructurar y conformar el territorio, las pautas de consumo son hoy en día la forma mas clara de mostrar las disparidades dentro de una sociedad además de reflejar las diferencias sociales, culturales y por ende económicas entre los miembros de la misma. Por ejemplo el consumo de vivienda que es uno de los ámbitos que ha sufrido mayores modificaciones desde la liberalización de la economía en América Latina y qué se han reflejado en las ciudades. Una de estas modificaciones es la producción de urbanizaciones cerradas que son la forma actual de urbanizar el territorio por medio de espacios diferenciados, vivienda estratificada y vedada a toda persona ajena a una clase social, o a un estrato económico similar. Todo lo anterior cómo nos ayuda en la investigación.

3 URBANIZACIONES CERRADAS

Las urbanizaciones cerradas son un fenómeno que se originó en Estados Unidos con el fin de separar a la población oriunda de los migrantes llegados de países europeos entre los años de 1890 y 1910. Esta diferenciación de la población se dio por etnia, credos, color de su piel y costumbres, y se dio con el fin de separar y diferenciar a los miembros de la población de Chicago y los que no eran bienvenidos por su condición actual de inmigrantes, según la escuela de Chicago.

Alrededor de 1970 y 1980 se comenzó a dar el fenómeno en América Latina, con tintes distintos a los que se dieron en Estados Unidos. En los países

latinoamericanos se originó esta manera de urbanizar en el cambio de modelo económico -de proteccionismo a neoliberal-, con el fin de generar solamente ganancias para los actores económicos, es decir las empresas privadas, diferenciando en estratos socioeconómicos a la población, en donde los más desfavorecidos fueron las clases obreras para los cuales el acceso a la vivienda se volvió un lujo más que un derecho.

3.1 ANTECEDENTES DE LAS URBANIZACIONES CERRADAS

El concepto de urbanización cerrada se ha ido desarrollando desde los años de 1950 y 1960. Deben su aparición a una mezcla de características y modificaciones territoriales que se presentaron en Estados Unidos y Europa.

Las urbanizaciones cerradas, *gated communities*, condominios fechados, o conjuntos urbanos, dependiendo del país en el que se desarrolle el término, no son formas nuevas ni recientes de configurar el espacio, son una nueva forma de ver la vida en el entorno urbano, que ha ido creando características espaciales y sociales específicas, es por eso que se les ha retomado para poder describir los cambios que este tipo de urbanizaciones están provocando en el territorio.

Las *gated communities* aparecen como una forma urbana emergente presente en diversos países, como Estados Unidos, Indonesia, Rusia, Brasil, Argentina, Sudáfrica, México y Chile. Estados Unidos es el país que lideró en esta tendencia con las llamadas *gated communities*.

Su origen se encuentra en la segunda mitad del siglo XX y se definen por Soja (2008) como: “Áreas residenciales con acceso restringido en las que normalmente los espacios públicos están privatizados. Son urbanizaciones de seguridad con perímetros marcados, habitualmente con muros o vallas y con entradas controladas que intentan prevenir su penetración por parte de los no residentes. (Soja, 2008:442). La literatura hace cierta referencia a que la aparición de este tipo de urbanizaciones fue por la inseguridad vivida en muchos países, aunque no todos los autores coinciden con tal idea y dan otra explicación a este fenómeno, Soja por ejemplo pone énfasis en que el encierro de este tipo de urbanizaciones es opcional con la intención de evitar que los no residentes entren a áreas exclusivas.

A mediados de 1980, en América Latina seguían sin existir estudios sobre el fenómeno de los hábitats cerrados o urbanizaciones cerradas, es por eso que se convocó por parte del Departamento de Geografía de la Universidad de Guadalajara, al coloquio “*Latinoamérica; países abiertos, ciudades cerradas*”, que

se celebró del 17 al 21 de julio del 2002 en Guadalajara, con el objetivo de analizar estas nuevas tendencias en el desarrollo de hábitats, sus causas y consecuencias.

“Los años noventa marcaron una etapa nueva en la que se publicaron los primeros artículos sobre las urbanizaciones cerradas para América Latina. Los primeros ensayos sobre esta manera de hacer ciudad, fueron firmados principalmente por investigadores de Brasil, Argentina y México que ofrecieron algunas interpretaciones sobre el tema”. (Cabrales, 2002:12).

“El hábitat cerrado muestra aspectos importantes en términos urbanísticos. Es el desarrollo de un urbanismo que se practica por proyectos aislados, en lugar de que pueda existir desde el punto de vista general y estructural tomando en cuenta la ciudad en su conjunto y como forma social” (Cabrales, 2002: 27). Cabrales hace mención a la manera en que se están desarrollando proyectos urbanísticos en América Latina los cuales comenzaron de manera individualista, sin tomar en cuenta aspectos sociales o territoriales, aislados del conjunto de acciones que conllevan urbanizar un espacio. El desarrollo de conjuntos habitacionales está siendo llevado por los actores privados y no por el Estado que debería ser el que marque la pauta para su creación, características y aplicación de normatividad en este tipo de urbanizaciones.

El proceso de privatización del territorio que se está desarrollando hoy en día presenta ciertos rasgos característicos que lo hacen diferente, uno de los más importantes son las grandes transformaciones socioeconómicas mundiales, el neoliberalismo y la apertura del mercado, para que empresas privadas (en este caso las inmobiliarias) realicen ciertas actividades que el Estado ya no puede llevar a cabo, para satisfacer las necesidades de la población en su conjunto.

Es importante recalcar que este tipo de urbanizaciones, al comienzo fueron creadas para dividir a las clases sociales, principalmente a los pobres de los ricos, ya que estaban dirigidos para población con cierto poder adquisitivo, hoy en día se han modificado a tal punto que a este tipo de urbanización pueden acceder clases medias e incluso bajas, frente al carácter elitista que tenían hasta entonces. La implementación de este tipo de urbanización en América Latina se dio para darle un tinte de exclusividad a las clases económicas altas, ya que son los únicos con el capital suficiente para pagar por una serie de lujos que se proporcionan en este tipo de urbanizaciones. Para Rodrigo Hidalgo (2004):

“El progresivo enclaustramiento vivido por las áreas residenciales es uno de los símbolos que expresa con mayor claridad las formas actuales de habitar en la ciudad. Cabe hacer notar que no son sólo los grupos sociales de mayores ingresos los que optan por esta tipología de viviendas, sino

que también los sectores medios emergentes y medios bajos acuden a los condominios en búsqueda de vivienda” (Hidalgo, 2004: 30).

La forma en que se está conformando la ciudad ha sido de manera diferenciada ya que se construyen viviendas tanto para las clases económicas altas como para clases emergentes, y aun así también para la clase baja, siempre manteniendo cierto tinte de diferenciación por no tratarse de las mismas clases socioeconómicas.

Entonces se puede concluir que el término “*urbanización cerrada*”, es una forma distinta de urbanizar el territorio, que se da por la incapacidad del Estado para proporcionar vivienda a la población y le cede su papel a los agentes inmobiliarios que se rigen principalmente por el uso de suelo barato y las ganancias económicas que pueden obtener. El Estado se limita a normar, hasta cierto punto, al mercado inmobiliario fomentando esta nueva manera de urbanizar el territorio que se caracteriza por ser un lugar exclusivo para cierto estrato socioeconómico.

3.2 CAUSAS DE LA APARICIÓN DE URBANIZACIONES CERRADAS

Las urbanizaciones cerradas son un fenómeno que se fue intensificando con el paso de los años, y con el cambio en el modelo económico en los países latinoamericanos. Esta nueva forma de hacer ciudad ha tenido causas y ha desarrollado consecuencias, en muchos casos, negativas y desfavorables para población de recursos económicos bajos ya que ellos son los que tienen que seguir conviviendo con la forma de distribuir los recursos por parte del Estado. Esta población se ha visto relegada a segundo término dentro de las decisiones de las autoridades locales, mientras que los miembros de clases económicas altas y más aún los miembros de urbanizaciones cerradas están generando sus propios beneficios por medio de la autogestión y disminuyendo el papel del gobierno local en las decisiones dentro de las urbanizaciones.

Para algunos autores las urbanizaciones cerradas han tomado gran relevancia desde la mitad del siglo XX, siendo utilizado como uno de los temas principales en las modificaciones socio espaciales de los países Latinoamericanos.

Rodrigo Hidalgo (2004) en su trabajo de investigación, “De los Pequeños Condominios a la ciudad vallada: las urbanizaciones cerradas y la nueva geografía social en Santiago de Chile (1990-2000)”, explica el proceso que se observa en Santiago de Chile con la instalación de las urbanizaciones cerradas en la capital y

su área metropolitana. Él, no solamente le atribuye un solo factor a la aparición de este tipo de urbanizaciones sino que pone de manifiesto que pudo haber sido causada por diferentes motivos, “el análisis sobre el proceso de localización espacial de este tipo de urbanizaciones está enfocado en los efectos que tienen las urbanizaciones cerradas en la zona de localización de los diferentes grupos socioeconómicos de Santiago” (Hidalgo, 2004: 31), la localización de esta forma de urbanizar el territorio tiene efectos específicos sobre la población y en el territorio.

El autor hace una clasificación de 5 discursos dentro de los cuales se han localizado las urbanizaciones cerradas en los países latinoamericanos:

1.- La globalización: “explica la aparición de los barrios cerrados, a través de la participación de capitales externos a los países donde se materializan los proyectos (...) En este esquema, los barrios cerrados son concebidos como uno de los artefactos de la globalización” (Hidalgo, 2004: 32). Menciona que aunque en Santiago esto ocurría desde antes del modelo neoliberal, sí se desarrolló más rápido con la llegada de la globalización pero no fue el detonante como en otros países, por ejemplo Argentina y Brasil, la causa en Chile fue la liberalización del mercado inmobiliario aunado a la liberalización del suelo y el abaratamiento del mismo, con el fin de que las inmobiliarias pudieran adquirir suelo asequible para después aumentarles su valor, aumentando considerablemente su ganancia.

2.-La creciente criminalidad y seguridad asociada: una parte considerable de las investigaciones sobre la creación y fomento de las urbanizaciones cerradas se centra bajo el contexto del crecimiento en la criminalidad en las ciudades, muchos de estos investigadores toman en cuenta lo expuesto por la escuela de los Ángeles cuyo exponente más férreo es Mike Davis (2003), el cual menciona que al cambiar el modelo económico en la década de 1980 en Estados Unidos, el modelo neoliberal trajo consigo un crecimiento importante en la privatización de empresas prestadoras de servicios públicos, y esto se relaciona con el empobrecimiento más acelerado de la población de recursos bajos lo cual desencadena la violencia y el crimen en Estados Unidos.

La criminalidad es una de las grandes problemáticas a las que se han enfrentado los países latinoamericanos, la privatización de la seguridad ha sido uno de los factores que más se ha visto intensificado con la creación de empresas privadas. Por ejemplo en Santiago, caso específico de investigación de Rodrigo Hidalgo (2004), la Cámara Nacional de Comercio (2004) reveló que existían más de 100 empresas de guardias de seguridad que comenzaron a operar en Chile y el 84% de ellas han sido creadas entre 1990 y el 2003. Cerca de 80 mil personas

trabajaban directamente en esta industria y de ellas más de 62 mil cumplían labores de vigilancia. La inseguridad es un detonante que hace que la población busque seguridad, el Estado se ha visto rebasado y las empresas privadas ganan terreno ofreciendo servicios de seguridad a “toda la población” siempre y cuando esta pueda pagar por tal servicio. En las urbanizaciones cerradas esta es una de las características principales ya que la seguridad representa uno de los principales atractivos para que la población con recursos económicos quiera adquirir una de estas viviendas.

3.- la imposición de un producto inmobiliario por parte del mercado de la vivienda: la forma de acceder a la vivienda en Santiago, se vio modificada con el cambio de modelo de desarrollo económico llegado con la instauración de un gobierno militar que fomentó el protagonismo de las leyes del mercado y la retirada del Estado de aquellos sectores donde bloqueaba el natural juego de la oferta y la demanda. El sector inmobiliario se convirtió en un dinamizador de la economía ya que producía empleos y exigía servicios privados asociados a la construcción. Textualmente menciona que “la ciudad actualmente es el territorio de los agentes inmobiliarios que articulan en base a sus intereses el desarrollo de la urbe. Las formas del crecimiento de la ciudad son producto de la acción del negocio inmobiliario, quien guía y modifica las directrices de los instrumentos de planificación urbana” (Hidalgo, 2004: 35). Esto podría interpretarse no solo para el caso de la ciudad, sino que se está extendiendo en mayor medida a las áreas metropolitanas, buscando siempre su cercanía por medio de vías de comunicación, ya que dentro de la ciudad consolidada ya no es posible modificar su forma urbano, al contrario de sus áreas metropolitanas que apenas se está consolidando, es ahí donde los agentes inmobiliarios están haciendo gestiones para construir infraestructura, equipamiento y mobiliario con la intención siempre de incrementar sus ganancias.

4.- La búsqueda de distinción por parte de los grupos que acceden a los espacios residenciales cerrados: otro contexto bajo el cual explica la expansión y aumento de urbanizaciones cerradas es por la búsqueda de mejores condiciones de vida de la población que salió más beneficiada en el cambio en el modelo económico:

“Algunas investigaciones estarían señalando que los residentes de las nuevas urbanizaciones blindadas no sólo se mudan a ellas para distanciarse del resto de la sociedad o protegerse del crimen, sino que otorgan importante valor a algunas variables objetivas, como son la elección de localizaciones a partir de sus atributos paisajísticos y de la

comodidad que representan los servicios otorgados por dichos conglomerados de viviendas” (Hidalgo, 2004: 35).

La búsqueda de la distinción de la población que está ganando con el modelo económico es la que está buscando una diferenciación con el resto de la población con el fin de mantener marcado ese crecimiento en cuanto a estatus socioeconómico, además buscan una mejor prestación de servicios a la vivienda, infraestructura tal que este tipo de conglomerados habitacionales brindan a través del pago de cuotas que los mismos residentes manejan.

5.- La flexibilidad de los instrumentos de planificación territorial: la expresión más importante en cuanto a este tema de los cambios en los instrumentos de planeación fue con la publicación de la Política Nacional de Desarrollo Urbano en 1979, en la cual se expresaba que el suelo urbano no era escaso y que las fuerzas del mercado debían proponer su precio de venta, a esto se le aumentó el límite potencialmente urbanizable a 60.000 hectáreas, esto trajo consigo una construcción masiva de conjuntos de vivienda social en suelos de menor valor, se trataban de conjuntos muy alejados de la ciudad consolidada desprovista de servicios y equipamientos mínimos, lo cual ocasiono que la población tuviera que hacer grandes recorridos para poder acceder a ellos, fomentando un grado de segregación y fragmentación social.

Este tipo de modificaciones a las leyes que potenciaron la creación de urbanizaciones cerradas y que incentivaron a las inmobiliarias a crear y a colocar urbanizaciones en áreas metropolitanas, es un caso que se está dando en muchos países latinoamericanos. México también modificó leyes para darle libertad a las inmobiliarias de fraccionar el territorio a su conveniencia pero con tintes distintos ya que en Chile la idea era localizar urbanizaciones cerradas de interese social y en México este tipo de urbanizaciones están siendo enfocadas para la población de clase media-alta y alta a principios de los años 1970, y se ha dejado de lado a esa clase social para la cual se enfocaba la producción de vivienda en Chile.

Es relevante mencionar que estos cinco puntos se pueden aplicar para el caso del Municipio de Zinacantepec, ya que la construcción de vivienda cerrada, con seguridad enfocada especialmente para el conjunto urbano, la imposición de un mercado de vivienda en donde se hace más fácil para la población llegar a habitar sin tener que pasar por toda la tramitología y gastos que conlleva construir una vivienda fuera de este tipo de urbanizaciones, la búsqueda de una distinción entre los miembros de un lugar en donde el reflejo de los ingresos es muy importante para mantener cierto estatus social, la convivencia con población de un similar estrato económico y la flexibilización de los instrumentos de planificación

que no es otra cosa que la flexibilidad de las normas, propician una fragmentación urbana que se hace más evidente en los países latinoamericanos y son características semejantes para las urbanizaciones del municipio de Zinacantepec.

Hidalgo (2004) hace una corta investigación sobre los contextos dentro de los cuales las urbanizaciones cerradas se han ido desarrollando para los países latinoamericanos. Aunque en cada uno de estos entra la variable del modelo económico que se modificó alrededor de 1970, en los países de Latinoamérica, en todos los contextos encuentra que el modelo neoliberal implantado dejó abiertas las puertas a la privatización y la creación de empresas inmobiliarias promotoras de vivienda que trajo consigo una disminución del papel del Estado, una precarización de la vivienda social, pero sobre todo un incremento de empresas inmobiliarias que ofertaron casas para clases medias-altas y altas capaces de pagar por ciertos servicios antes proporcionados por el mismo Estado, ahora imposibilitado para hacerlo.

Las empresas inmobiliarias en Chile fomentaron la creación de vivienda social en áreas poco aptas para urbanizar, además de alejarlas de todos los servicios de infraestructura necesarios para que la población mantuviera cierta calidad de vida. México y Chile enfocaron este tipo de urbanizaciones a diferentes tipos de población, en México se ha enfocado a la creación de vivienda para población de recursos medios-altos y altos en contraste con Chile que este tipo de urbanizaciones fueron más de interés social.

Otro autor José Prada Trigo (2011), considera que existen cuatro elementos generales que han intervenido en el crecimiento de las gated communities en América Latina: la posmodernidad, la fragmentación y sectorización urbana, la inseguridad y las inversiones en bienes inmobiliarios.

Para el primero punto que es la posmodernidad, David Harvey (1998) citado en el artículo de Prada, menciona que:

“Después de los 1960, se da un cambio radical, la industria ya no es el punto de atracción de la población, cambia el modelo económico proteccionista al neoliberalismo acompañado de apertura de mercados y la desregulación de las exportaciones e importaciones. Se acentúa la fragmentación, discontinuidad territorial, segregación y una falta de comunicación social” (Prada, 2011: 222).

Después del modelo de modernidad, que significaba la producción fordista, la ciudad aglomerada alrededor de las industrias y la creación de vías de comunicación, se da el cambio de modelo económico al neoliberal y se comienza

a dar una expansión de la ciudad, una descentralización de funciones relegadas a agentes económicos capaces de aportar nuevas formas de urbanizar las ciudades a su conveniencia, aunque esto trajera consigo fragmentación social y urbana, segregación y una marcada desigualdad entre clases sociales.

“Pone en altas esferas el papel de los agentes privados oferentes de servicios, que antes debía de realizar el Estado y que al darse esta apertura, se le da la pauta para que estos agentes privados, satisfagan las necesidades de ciertas partes de la población, de esa con capital capaz de pagar por los servicios que el Estado ya no puede proporcionar por verse rebasado. Las relaciones sociales ahora se vuelven de oferentes-demandantes, en los cuales los primeros ofrecen ciertos servicios de bajo perfil, como jardineros, servidumbre, choferes. Es entonces que las relaciones no se dan en un plano de igualdad si no de una profunda segregación social” (Prada, 2011:222).

Es de recalcar que este tipo de urbanizaciones no trajo consigo igualdad entre la población, al contrario acentuó esa desigualdad que ya se veía desde la modernidad, entre dueños de las industrias y los obreros, ahora se veía entre los dueños de viviendas en lugares cerrados y de clases socioeconómicas altas y los habitantes de guetos o de favelas.

“Se ha dejado de realizar una planificación urbana integral y se ha dado paso a la formulación de proyectos concretos en determinadas áreas de la ciudad, rehabilitación de áreas comunes, centros de innovación tecnológica, universidades, ligando todo a la incorporación de un mayor peso de las industrias privadas en el desarrollo de la ciudad todo esto tendiente a la oferta y demanda a la hora de explicar determinadas pautas de crecimiento urbano. (Prada, 2011:223).

La planificación de las ciudades por parte del Estado se ha dejado de realizar para darle entrada a las empresas privadas y sus proyectos individualistas que hasta ahora se ha incorporado como el organizador y planificador de la expansión urbana en las ciudades Latinoamericanas. Prada realiza su investigación comparando casos de ciudades latinoamericanas, las cuales tienen en su interior escuelas, oficinas, vivienda, servicios especializados, y para el caso de México no es así ya que la mayoría de los conjuntos urbanos, especialmente en el municipio de Zinacantepec son creados con un fin más habitacional con poco equipamiento que tiene características diferentes a las urbanizaciones de otros países donde se incorporó como una pequeña ciudad con todos los servicios y equipamiento.

Para Janoschka (2002), al contrario de Prada Trigo, las urbanizaciones cerradas en América Latina se han reproducido en el espacio porque:

“Cada vez más ciudadanos buscan una organización más avanzada y eficiente de su vecindario que les provea de los servicios que antes eran públicos. El abandono de la gestión y el 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, redituables y valiosas para el mercado. Estas nuevas formas urbanas están básicamente dirigidas a los ganadores de las transformaciones económicas, shopping malls, urban entertainment center, escuelas privadas y complejos residenciales cerrados, vigilados y de acceso vedado al público en general” (Janoschka, 2002:3).

La desaparición del Estado como ente proveedor de servicios públicos, para Janoschka, ha sido una de las causas más importantes por las cuales se ha dado la aparición de urbanizaciones cerradas, pero estas mismas han atraído una nueva forma de desarrollos como los son, tiendas de autoservicio de grandes dimensiones, escuelas privadas, vigilancia privada, acceso a servicios de salud privados, equipamiento privado, entre otros.

3.3 CONSECUENCIAS DE LA APARICIÓN DE URBANIZACIONES CERRADAS

Este nuevo modelo de ciudad trajo como consecuencia una fuerte utilización de transporte privado y la creación de modelos residenciales de baja intensidad en el área suburbana, que tiene la característica de contar con ese profundo rechazo hacia la ciudad. Este modelo esta enraizado con el deseo de tranquilidad y aislamiento que la ciudad ya no puede proporcionar y con el propósito de seguir manteniendo una población homogénea dentro de las urbanizaciones.

“Es importante recalcar que estas urbanizaciones homogéneas, con ciertas características sociales y culturales, pero sobre todo económicas, han sido alentadas por inmobiliarias que enfocan sus “productos” hacia ciertos grupos de población, según su etnia, condición social, económica, política y cultura, con esto los ciudadanos han dejado de serlo para convertirse en consumidores” (Paquot, 2000, en Prada, 2011:223). La segregación y fragmentación de la población ha sido una de las constantes en el proceso de consolidación de este tipo de urbanizaciones, ya que si anteriormente el gobierno producía vivienda de interés social, enfocada a población de recursos económicos bajos, ahora las inmobiliarias realizan esta función y se enfocan en la producción de vivienda para población con estándares económicos más altos que requieren viviendas con características de exclusividad, de seguridad y de privacidad que les provea de cierto estatus ante otro tipo de clases sociales.

Otro autor Wonne Ickx (2002) menciona que dentro del punto de la teoría de la cultura del miedo, “la seguridad es posiblemente el más precario de todos los bienes de lujo. Si el Estado no puede garantizar la seguridad crece la demanda y los precios van al cielo” (Ickx, 2002:135). Esta parte refiere muchos de los cambios en la economía de los países latinoamericanos, el Estado ha dejado de solventar la responsabilidad de la seguridad dentro de su territorio, la delincuencia ha ganado terreno ante la precariedad y displicencia de los actores gubernamentales encargados de la seguridad. Por tal motivo las empresas prestadoras de servicios de seguridad o guardias de seguridad se han visto en incremento, se ha vuelto mucho más fácil para la población contratar seguridad privada, cámaras de seguridad, instalación de cableado electrificado, ampliación de bardas perimetrales, etcétera, que están creando mayores problemas de fragmentación y segregación entre la población ya que la población de recursos económicos bajos no tienen la posibilidad de solventar los gastos que acarrearía contratar seguridad privada para sus vecindarios.

Para algunos residentes de las urbanizaciones cerradas, la búsqueda de seguridad y el miedo suponen la construcción de barreras físicas y tangibles: verjas, puertas, cámaras y garitas de vigilancia, contratación de seguridad privada, que les lleva a separarse de manera tajante del entorno en el que hasta esos momentos se desenvuelve su vida cotidiana.

Estas nuevas urbanizaciones también tienen puntos positivos, han creado sistemas de gestión dentro de las urbanizaciones cerradas por medio de comisiones de condóminos capaces de organizarse para solicitar las mejoras dentro del conjunto o gestionarlos con las autoridades, pero ya no requieren del constante contacto con el Gobierno ya que son capaces tanto de recaudar dinero para la mejora de los conjunto como la realización de solicitudes por medio de su comisión de condóminos.

Como consecuencia de todo lo anterior las ciudades se han visto fragmentadas tanto social como territorialmente, la población ha dejado de mantener esa relación que anteriormente se daba, la inseguridad, la exclusividad, la separación en clases sociales, la falta en la creación de vivienda social, la total libertad dada a las inmobiliarias para construir en donde obtuvieran mejores ganancias, lo que ha desencadenado en fragmentación urbana y segregación social. Las nuevas formas de urbanizar engloban una serie de características dentro de las cuales la seguridad, la exclusividad, el alejamiento de la ciudad central, la prestación de servicios básicos más eficiente, una calidad de vida mejor, inversión en equipamiento en cuanto a educación, salud y empleo se refiere, aunado a vías de comunicación más rápidas ha causado que se reflejen

disparidades entre la población que reside en estas urbanizaciones y la población que vive fuera de estas.

Con base en lo anterior no solo se originó en el territorio una creciente privatización del espacio, dando origen a espacios diferenciados para los diferentes estratos de la población, sino que también se generó una creciente desigualdad social en donde el gobierno fomentó cierta exclusión de servicios y equipamiento, principalmente, a población con recursos económicos bajos, incapaces de acceder a urbanizaciones cerradas que cuentan con acceso a todos los servicios y equipamiento dentro de la misma.

Otro de los problemas que más se generaron son la segregación y la fragmentación urbana como resultado de los cambios en las ciudades y en el modelo económico de Latinoamérica.

3.4 PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS URBANIZACIONES CERRADAS EN AMÉRICA LATINA

Existen similitudes en cuanto a época de aparición de las urbanizaciones cerradas en América Latina, además de que algunos autores coinciden en que uno de los detonantes de este tipo de urbanización fue la instalación del Modelo Económico Neoliberal en los países Latinoamericanos. Es por eso que también se han desarrollado una serie de características que las urbanizaciones cerradas han detonado tanto territorial como socialmente con su instalación en estos países. Algunos de los países que tienen estudios de urbanizaciones son Chile, Argentina, México, Brasil y Estados Unidos.

Existen algunas variables que se asemejan en varios países latinoamericanos. Una de las variables que resultó una constante tanto en Buenos Aires como en México, es la seguridad. La población en su constante búsqueda de seguridad individual y familiar, ha tenido que llegar al punto de preferir encerrarse, y es allí cuando se incluye una variable más, derivado de la decisión de encerrarse ocurre una auto segregación, que fue una causa de la creación de las urbanizaciones cerradas. Causa porque la población ha preferido separarse del grupo social en el que vivía en búsqueda de seguridad y privacidad, que en otros lugares no tenían. Pero también ha sido consecuencia intrínseca de estas urbanizaciones, ya que ha dejado fuera del grupo social a la población que no cuenta con los recursos para incorporarse a estas.

Una variable que no fue localizada tal cual, pero que fue muy recurrente dentro de las lecturas, es el poder adquisitivo de la población. No solo representa

no tener acceso a una urbanización cerrada, sino que significa que tendrá que someterse a las decisiones del gobierno en cuanto al tipo de servicios y bienes que le provee y más aún, a la calidad con que le brinde tal servicio; pero que también será separado de ciertos grupos al no cumplir con ciertas características que son necesarias para pertenecer a él, como por ejemplo el estatus socioeconómico.

La variable exclusividad también representa una de las partes importantes en la definición de las urbanizaciones cerradas, ya que esta se dio desde la localización de *gated communities*, ya que esta fue una de las características principales en la localización de este tipo de urbanizaciones. No toda la población tenía acceso a una vivienda de veraneo, mucho menos tenía para trasladarse hasta una de estas, que se encontraban a las afueras de la ciudad en bosques principalmente. Para Ickx (2002) como para Janoschka (2002), solamente la población de altos ingresos podía acceder a una urbanización que tuviera cierto grado de exclusividad, en el cual no cualquier miembro de la sociedad pudiera entrar, sino que un grupo controlado de personas serían las únicas con acceso ilimitado a sus equipamientos y servicios.

El contacto con la naturaleza es uno de los elementos más importantes desde la aparición de estas nuevas formas de urbanizar el territorio. Al principio se construían las viviendas de veraneo cerca de lagos, bosques y reservas naturales por la necesidad de alejarse de la ciudad, por parte de la población, del ruido, la contaminación y el continuo ir y venir de automóviles que nunca cesan en las grandes ciudades.

Para Ickx (2002) el contacto con la naturaleza en las urbanizaciones cerradas es un lujo, no accesible para todos los estratos económicos y es lo primero que desaparece en los desarrollos habitacionales para las clases más bajas. Al igual que para Thuillier (2005), se le da un valor económico a la proximidad con la naturaleza, esta es considerada un elemento de ornamentación que le da cierta clase a la urbanización cerrada. La cercanía con la naturaleza se comenzó a vender como parte de una vida en la cual todo era posible, hasta el encontrar naturaleza dentro de los centros habitacionales, claro para los que tenían los recursos económicos para mantenerse ahí. Al paso de los años y a la aparición de conjuntos urbanos mucho más austeros, sin tanto lujo, y con espacios dedicados solo a la vivienda, el primer elemento que se eliminó fue este, la naturaleza cercana a la población, había que obtener más espacio para construir esos conjuntos habitacionales de grandes dimensiones, los cuales no cuentan con este tipo de equipamiento para clases medias y bajas.

Las urbanizaciones cerradas acarrearán una serie de transformaciones socioculturales, que Wonne Ickx (2002) define como “una serie de debates en los cuales se abarcan temas complejos como los derechos y obligaciones privados versus los públicos, la colectividad ciudadana, la defensa de la calidad de la vida urbana, la fragmentación de la sociedad y la disolución del espacio público” (Ickx, 2002:129), en las cuales coinciden más de un autor. Sociales, porque cambia la manera de interactuar con los vecinos de la misma calle, que en su mayoría se conocen de toda la vida fuera de la urbanización cerrada, que han formado lazos sociales de amistad, compañerismo y fraternidad; a las relaciones que se dan dentro de estas urbanizaciones, en las cuales los habitantes son miembros de diferentes municipios, estados o hasta países, lo cual dificulta la interacción causado por el tipo de escolaridad, cultura, religión, estatus socioeconómico, edad y hasta gustos es por eso que la población no se conoce y se piensa que no se tienen rasgos en común.

Las diferencias culturales también son una limitante para la interacción de este grupo de personas, la religión, gustos, educación, nivel adquisitivo, población de origen, forman parte de esa diferencia que se sigue marcando aun dentro de una urbanización y hacen que la población no intente interactuar con los miembros de la misma.

Las vías de comunicación, son una constante en las investigaciones, la cercanía y accesibilidad a este tipo de infraestructura posibilita la movilidad de los miembros de estas urbanizaciones con sus fuentes de abastecimiento, trabajo, familia y ocio. Es por eso que las desarrolladoras inmobiliarias hacen énfasis en instalar sus desarrollos habitacionales cerca de vías rápidas que detonan no solo la construcción de viviendas en masa, sino de centros comerciales, escuelas en su mayoría privadas, bancos, y toda clase de servicios que hagan más “placentera” la vida en el conjunto, siempre dependiendo de la clasificación del conjunto urbano. Es por esto que se da una modificación del espacio, lo que anteriormente pudo haberse observado como tierras de cultivo o de pastoreo, se va convirtiendo en escuelas privadas, centros comerciales, centros deportivos, entre otros tipos de equipamientos que se le brindan a cierta clase de población.

CONCLUSIONES DEL CAPITULO

Existen investigaciones desde los años de 1890, en las cuales se ha comenzado a determinar una serie de modificaciones poblacionales en países como Estados Unidos que han traído como consecuencia modificaciones territoriales que hoy en día son más palpables en los países de América Latina.

La escuela ecologista de Chicago y algunos otros investigadores de la época, observaron una serie de cambios en la continuidad urbana de las ciudades causada por la llegada de inmigrantes europeos, principalmente, a ciudades como Chicago y los Ángeles. La llegada de esta población de características no semejantes a los oriundos de la ciudad, hizo que fueran relegados a asentarse a las afueras de las ciudades, bajo condiciones de exclusión y diferenciación de la población por condición, credo, color de piel, entre otros factores. Estos elementos hicieron que la ciudad se dividiera en dos, la población oriunda viviendo en la ciudad compacta, y la los inmigrantes viviendo en las afueras de la ciudad bajo condiciones desfavorables. Es aquí cuando se comienza a observar la fragmentación urbana dentro de una ciudad.

Después, los cambios ocurridos en los modelos económicos de los países latinoamericanos a partir de 1970, con la caída del modelo de sustitución de importaciones y la entrada del modelo neoliberal, dieron como resultado la liberalización de la economía y la aparente salida del Estado como el principal fomentador del desarrollo de los países, dándole entrada y la libertad a las empresas privadas de comenzar con la prestación de bienes y servicios que antes eran realizados por el Estado. Esto trajo consigo una serie de modificaciones territoriales, principalmente en la construcción de vivienda, ya que el Gobierno era el encargado de realizar la edificación de vivienda en favor de la población de menores recursos, lo cual se vio sustancialmente modificada cuando las empresas inmobiliarias comenzaron a fomentar una serie de emprendimientos primero si para población de recursos económicos bajos, pero después enfocándose principalmente en la de recursos económicos medios y altos, dejando de lado a la de recursos económicos bajos.

Por la manera de observar la fragmentación urbana en el territorio en diferentes países y la evolución que ha tenido en las ciudades, se observa que los estudios de fragmentación de la Escuela de Chicago presentaron características específicas: la ciudad se vio conformado por espacios urbanos diferenciados por el arribo de población migrante, especialmente europeos, que se distinguieron por grupos étnicos, religiosos o por estrato socioeconómico, y que formaron fragmentos dentro de la ciudad mono céntrica. Después en América Latina los estudios realizados muestran que la fragmentación del territorio se dio por el cambio en el modelo económico, el proceso de metropolización en las ciudades latinoamericanas y por la fuerza ejercida por el mercado principalmente de vivienda, que sigue una lógica económica que se muestra por la liberalización y falta de control por parte del Estado, en cuanto a políticas urbanas y regulación del suelo.

La fragmentación urbana pasó de ser solo una situación que se comenzaba a estudiar a principios del siglo XX hasta consolidarse y definirse a finales del mismo. Aunado a un contexto de cambios sociales, políticos, culturales pero principalmente económicos y transformaciones espaciales que aceleraron el proceso en América Latina. Por tal motivo no es que no se diera fragmentación territorial antes del siglo XX, sino que era menos visible.

La construcción de emprendimientos habitacionales se enfocó entonces en la construcción de vivienda para población de clase socioeconómica media y media-alta con una característica especial, el auto encierro. Los emprendimientos habitacionales se construyeron con la intención de mantener, como algunos autores lo refieren, la seguridad, la separación del resto de la población, la exclusividad y el acceso a espacios diferenciados lo que trajo consigo una serie de disparidades que fomentaron más la fragmentación urbana ya que este tipo de emprendimientos comenzaron a construirse lejos del continuum urbano de la ciudad, en la periferia.

La fragmentación urbana ocasionada por este tipo de emprendimientos inmobiliarios es el principal tema de estudio de esta investigación, con la intención de determinar cuáles fueron las consecuencias de la construcción de urbanizaciones cerradas y como se pueden observar territorialmente.

Para esta investigación, las Urbanizaciones Cerradas serán las que tengan las características siguientes: delimitadas por un barda, malla, o alguno tipo de obstáculo que impida el acceso libre a la urbanización, la fragmentación urbana se entiende, según Salinas (2009) como la disociación que se da de manera física dentro de la ciudad por medio de la separación de fragmentos urbanos, en el caso de esta investigación por la dispersión de las urbanizaciones cerradas localizadas en la periferia de la ciudad, lo que también ocasiona una separación entre la población en un mismo territorio. En este caso esta disociación entre la ciudad compacta y las urbanizaciones cerradas.

Entonces esta investigación va a dialogar con los conceptos de fragmentación urbana que es la dispersión de fragmentos urbanos en el territorio, caracterizados por estar totalmente separados del continuum urbano y las urbanizaciones cerradas caracterizadas por la exclusividad y disociación entre la población oriunda y la residente de este tipo de emprendimientos.

Capítulo 2 ESTUDIOS DE CASO: RELACIÓN ENTRE FRAGMENTACIÓN URBANA Y

URBANIZACIONES CERRADAS

INTRODUCCIÓN

Los estudios de caso tratan de manera específica y puntual la forma en que los autores investigan la relación entre la fragmentación urbana y las urbanizaciones cerradas, el contexto de aparición de este fenómeno en los diferentes países y sus características específicas, con el fin de identificar variables e indicadores que ayuden en la investigación.

Los estudios sobre urbanizaciones cerradas engloban una serie de características y variables que, según el enfoque del autor, se identifican en los diferentes países y ciudades. Existen autores que obtuvieron como resultado de sus investigaciones que la fragmentación urbana es una consecuencia de la localización de urbanizaciones cerradas en el territorio, tema central del presente capítulo, además de explicar las coincidencias existentes en cuanto a las variables encontradas en las investigaciones. Primero se muestran casos de Estados Unidos, luego de América Latina y finalizando con México.

1 CASO DE ESTUDIO EN ESTADOS UNIDOS

En Estados Unidos las *gated communities* se han presentado desde el modelo de ciudad industrial, es decir ciudades mono céntricas, las cuales tienen como principal característica la centralización de actividades, empleo, servicios públicos, administrativos, culturales y religiosos.

José Prada Trigo (2011) menciona en su artículo, "Privatización del espacio en los nuevos contextos urbanos y socioculturales: el fenómeno de las *gated communities*", que uno de los primeros países en que se presentaron este tipo de urbanizaciones fue en Estados Unidos a mitad del siglo XX y menciona que este fenómeno se observó en la ciudad de Los Ángeles primordialmente. En esta ciudad se comienza un fenómeno de creación de *gated communities* como una manera de mantener separados a los inmigrantes europeos y asiáticos de la población ya consolidada de los Ángeles. Estas urbanizaciones se fueron expandiendo hasta provocar una serie de complejidades urbanas a las cuales les da la explicación siguiente:

“Puede entenderse su incremento como una respuesta a las tendencias hacia el individualismo, la especulación inmobiliaria, la protección o la búsqueda de un estatus social o de un entorno homogéneo y seguro por parte de los residentes. Por parte de las agencias inmobiliarias que promocionan este producto, destaca la presencia de ofertas enfocadas hacia segmentos concretos de la sociedad especialmente a población de altos ingresos. En Los Ángeles un 20% de las *gated communities* están dirigidas a clases medias y bajas, compuestas en muchos casos por población hispana o asiática, pero también es significativa la creciente tendencia de las grandes empresas del sector inmobiliario a conducir el crecimiento urbano o la propia mercantilización que estas hacen de la seguridad y el prestigio, vendiéndolos como elementos esenciales de las *gated communities*”. (Prada, 2011:225).

La especulación inmobiliaria se dirigía hasta los años de 1950 a la población hispana, europea o asiática que llegó como inmigrante a la ciudad de los Ángeles en busca de empleo y mejores condiciones de vida. Las *gated communities* se enfocaron en la dotación de vivienda exclusivamente para esta población con características diferentes, la sectorización de la población provocó que se mantuviera una fragmentación urbana.

Esta manera de urbanizar se generó a principios de 1960 y continuó hasta 1970 en las ciudades norteamericanas, por la creciente oleada de inmigrantes. La manera de separar a la población fue crear espacios específicos para cierta clase social, creando pequeños grupos de viviendas en donde sólo había relación entre ellos. Este tipo de urbanizaciones se instalaron lejos de la ciudad consolidada con el afán de separar a los inmigrantes y las residentes, además de separarlos por etnias y costumbres; fue aquí donde no solo se provocó una fragmentación social sino que se crearon fragmentos urbanos también que modificaron el aspecto urbano de la ciudad.

Entonces, menciona Prada (2011), al crearse viviendas y espacios para los migrantes, entran en juego las inmobiliarias las cuales observaron que es un buen negocio la creación de este tipo de urbanizaciones, pero ahora se enfocaron en la población de ingresos medios y altos, claro con otras características y mejores servicios y equipamientos, incorporando su respectivo costo por su mejoramiento y adecuación.

Prada (2011) concluye que las urbanizaciones creadas para cierto tipo de población y la participación de las inmobiliarias en la oferta de vivienda y equipamiento exclusivo han provocado fragmentación urbana y expansión territorial desmedida, ya que se crean en la periferia de la ciudad lo cual a

sectorizado el espacio a causa de la instalación de espacios de acceso restringidos a la población en general. Además se cuenta con una fuerte oferta y demanda ya que existe la competencia entre inmobiliarias que ofrecen una cantidad distinta de bienes y servicios que hace que la población tenga distintas opciones para elegir.

El autor hace una reflexión final en la cual menciona que la creación de urbanizaciones cerradas para estratos socioeconómicos altos es más retributiva económicamente que la creación de urbanizaciones para clase baja. Lo que menos interesa a las inmobiliarias es la manera en que están urbanizando el espacio, con sus cambios de uso de suelo, fragmentando el espacio y fragmentando a la sociedad, para el mercado inmobiliario lo interesante es obtener ganancias económicas que eleven su plusvalía obteniendo suelo barato, principalmente ejidos, e incorporando toda la infraestructura necesaria para elevar el valor de los lotes y ganando mucho más dinero de lo invertido por la compra de los terrenos.

2 CASOS DE ESTUDIO DE PAÍSES LATINOAMERICANOS

Los casos de estudio en los países latinoamericanos se desarrollan dentro de un contexto de modelo económico neoliberal y toman en cuenta aspectos diferentes que los de las *gated communities* desarrolladas en Estados Unidos, ya que ahora el modelo económico fomentaba la expansión de la ciudad hacia su periferia. La liberalización de la economía en Latinoamérica provocó una serie de modificaciones que atrajeron empresas extranjeras, las cuales, ocasionaron una presencia más activa de las inmobiliarias en la expansión urbana de las ciudades.

El cambio en el modelo económico en los países de Latinoamérica con la privatización de empresas públicas y la liberalización de la economía a favor de las fuerzas del mercado, llevaron a que el Estado disminuyera sus actividades de dotación de servicios, creación de espacios públicos y empleos y modificara sus leyes con la intención de darle libre albedrío a las empresas inmobiliarias de expandir sus conjuntos de viviendas.

Existen cambios también en cuanto a la manera de observar las modificaciones territoriales de la ciudad, éstas tienen que ver con los movimientos migratorios que durante muchos años experimentaron las ciudades mono céntricas al atraer cada vez más población rural.

A partir de 1970 se dio una disminución de la migración interna del campo a la ciudad en los países latinoamericanos, sumado a “Las reformas económicas de

1990 que apuntaban a contraer el Estado mediante privatizaciones de empresas públicas y el desmantelamiento del sistema social limitaron seriamente la capacidad de gestión estatal” (Janoschka, 2002: 12) y provocó que la acción del Estado disminuyera y se convirtiera en un ente regulador más que en un promotor de la vivienda social y regulador de la expansión urbana conforme a los lineamientos de uso de suelo previsto, causando a su vez una serie de disparidades entre la población, y provocó fragmentación urbana y social. Existen investigaciones realizadas en países latinoamericanos en las cuales se explica que estos cambios en la manera de operar del Estado han provocado cambios sociales y territoriales tales como fragmentación urbana.

2.1 CASO BRASIL: CIUDAD DE RIO GRANDE Y PELOTAS

Paulo Rodrigues (2002) realiza una investigación sobre la fragmentación y segregación espacial en las periferias del sur de Brasil. Rodrigues observa la fragmentación ocasionada por las urbanizaciones cerradas en dos ciudades de Rio Grande do Sul: Pelotas y Rio Grande. Como antecedente la primera ciudad es media, cuenta con una población de 323,000 habitantes, es centro industrial, comercial y universitario del sur del Estado. Rio Grande situado a 50km de Pelotas una ciudad portuaria e industrial de 182,000 habitantes. Rodrigues menciona que “el paisaje de las dos ciudades está marcado por la contradictoria presencia de barrios donde predominan diversas formas de vivienda precarias (favelas) y áreas residenciales destinadas a las clases ricas, con infraestructura, confort, tranquilidad, calidad de vida y seguridad” (Rodrigues, 2002:558). Este tipo de características es una constante en las urbanizaciones cerradas de América latina, pero al contrario de otros países las diferencias entre favelas, grandes extensiones de viviendas autoconstruidas y precarias, y los barrios residenciales es mucho más palpable en este país, la precariedad es más observable por el abandono total de las zonas pobres por parte del Estado, al no proporcionarles infraestructura ni equipamiento de calidad.

En Rio Grande se diferencian dos tipos de promociones de vivienda: los bloques de apartamentos para clases medias y los conjuntos de viviendas destinados a la población de mayores ingresos. Este último tipo de urbanizaciones se localiza en el eje que conecta al área central de la ciudad con el *Balneario Cassino*, que es un barrio residencial y que se encuentra a 18 kilómetros del centro de la ciudad, el cual presenta características de privacidad y exclusión. Esta área también se caracteriza por concentrar viviendas secundarias que son ahora un barrio residencial por la llegada de población de clase media a la ciudad.

En esta ciudad se produjo una interacción entre las inmobiliarias y el Estado, donde este último realizó cambios significativos en la estructura urbana para fomentar la creación de conjuntos de viviendas para familias de soldados y oficiales que estarían en el nuevo súper puerto. La implantación de una base naval y la construcción de viviendas para las familias de soldados y oficiales y la localización de la nueva Universidad en la zona de expansión urbana, causó la valorización más alta del suelo.

Alrededor de 1980 se construyó un conjunto de viviendas *El Parque Sao Pedro* con 1,200 viviendas en promoción privada en la carretera Rio Grande-Cassino y *El Parque Marinha do Brasil* con 3,000 viviendas sociales de promoción estatal en la carretera Rio Grande-Pelotas, resultó en la mayor valorización de la zona y en la promoción de más conjuntos habitacionales residenciales de altura y horizontales pero con un carácter de exclusivos muy marcado, de tal manera que los usos rurales que anteriormente se tenían convirtieron la zona en una de las más densas ya que este tipo de viviendas estaban dirigidos a población de ingresos medios y bajos, tanto que se dio la construcción del *Jardín do Sol* con entrada desde las dos carreteras antes mencionadas pero que se separan de todas las demás urbanizaciones por un denso bosque de eucaliptos, provocando que su única forma de acceso fuera vía automóvil.

Las vías de comunicación como lo mencionan, Janoschka (2002), Scholz (2003) y Soja (2008) en el capítulo 1, son unas de las principales características que fragmentan el espacio, ya que son la única conexión de las urbanizaciones cerradas ubicadas en la periferia de la ciudad con el centro de la misma. Los fraccionamientos de Brasil, presentan esta característica, discontinuidad morfológica que provoca que la ciudad este lo más alejada de los conjuntos residenciales, pero conectados por vialidades especiales, por ejemplo, la carretera Rio Grande-Cassino y la carretera rio Grande-Pelotas. Además de la lejanía de los barrios exclusivos, como lo llama Rodríguez (2002), las barreras naturales o construidas, en este caso el aprovechamiento del bosque de eucaliptos como barrera natural, es una manera de mantener los conjuntos separados y restringidos para la población no residente.

“La división de la ciudad se da por diversas células de viviendas segmentadas de acuerdo con el estrato social de sus moradores además de que la dispersión urbana divide a la población periférica en dos grupos: los habitantes de la periferia pobre (la mayoría) y los habitantes de la periferia rica (la minoría)” (Rodríguez, 2002: 565). La expansión de la periferia ocasiona, para Brasil, que no solo se aproveche el espacio para construcción de vivienda para población rica, con

servicios exclusivos, sino que da cabida a la autoconstrucción también provocando que la morfología de la ciudad sea múltiple y diferenciada.

Para el caso de la segunda ciudad de Brasil que es Pelotas, igual que con Rio Grande se dio una valorización del suelo con la creación de obras de infraestructura, construcción de conjuntos habitacionales de viviendas sociales y bloques de apartamentos en la periferia de la ciudad. El desarrollo inmobiliario se enfocó hacia el *Balneario Naranjal*, un conjunto residencial del cual menciona que “la atracción de las vías de comunicación, las avenidas naturales, y los amplios terrenos disponibles para la promoción inmobiliaria alzaron esta área como la más valorizada para nuevos emprendimientos en la ciudad” (Rodríguez, 2002:567). La periferia nuevamente es el centro del desarrollo inmobiliario por su valorización baja al encontrarse todavía inaccesible antes de la construcción de obras de infraestructura, es un aspecto importante que en las ciudades de Brasil se está generando con la intención de comprarlos baratos y después elevar su precio por medio de urbanizaciones cerradas privadas para estratos económicos altos.

Una de las estrategias que más rindió frutos en este tipo de ciudades fue:

“La fragmentación del espacio en urbanizaciones cerradas. La estrategia consistía en vender fracciones homogéneas de espacio urbano que reuniesen las cualidades del ambiente natural y construido y fuesen capaces de llamar la atención de algunos segmentos de las clases medias y altas para los nuevos productos inmobiliarios” (Rodríguez, 2002: 567-568).

Nuevamente la producción del espacio se enfoca hacia la clase media y alta, con capacidad económica para comprar en este tipo de urbanizaciones. Pero lo más importante a recalcar es que se hacía una fracción del espacio urbano para poderlo vender al mejor postor. Fragmentos regados por la ciudad con la intención de fomentar la exclusión de la población incapaz, económicamente, de adquirir este tipo de terrenos.

Al concluir, Rodríguez (2002) menciona que:

“La dispersión de la urbanización se produce en ciudades en que la mayor parte de la población todavía no tiene acceso a las facilidades de la vida urbana y donde el estado no ha demostrado capacidad económica o voluntad política para una generalización de las infraestructuras y servicios públicos y que las discontinuidades de las nuevas urbanizaciones, los vacíos urbanos dejados entre cada proporción son los mayores responsables de la discontinuidad de las ciudades, lejos de tener *Edge*

Cities tenemos ciudades más segregadas, más fraccionadas y sociedades más desiguales” (Rodríguez, 2002: 578).

Las deficiencias en el accionar del Estado para proporcionar la misma serie de servicios tanto a clases económicas altas que viven en los conjuntos habitacionales de las periferias, como a los miembros de las favelas o los barrios pobres de Brasil, es una de las formas de fragmentación urbana más marcadas en las ciudades de Brasil. La preferencia en la fragmentación del espacio para la clase económica alta sin pensar más en proporcionar vivienda de interés social a la población de clase baja, está propiciando una serie de disparidades sociales que van en aumento, mientras que también lo hacen las urbanizaciones cerradas de clases altas.

La investigación de Rodríguez (2002), tiene coincidencias con lo que menciona Scholz (2003), Soja (2003) y Janoschka (2002) acerca del cambio de modelo económico en América Latina en el ámbito territorial. Las ciudades de Pelotas y Rio Grande están siendo modificadas en su estructura territorial y urbana por las inmobiliarias que están buscando suelo barato y alejado de la ciudad central, con características de privacidad, pero con conexión por medio de las vías de comunicación creadas exclusivamente para mantenerlos comunicados con la ciudad central. Las ciudades en Brasil se están convirtiendo, como menciona Scholz (2003), en lugares globalmente integrados porque se están enfocando en la apertura del mercado y la llegada de promotores, terciarización de la economía y la conformación de una ciudad que se basa en la generación de espacios para ciertas clases sociales. Los fragmentos urbanos que se crearon fueron por la invasión de terrenos en los que ya existían viviendas enfocada en una clase económica pobre o de menos recursos, desarrollada por autoconstrucción, construida en la lejanía de la ciudad central por la falta de recursos económicos para construir o comprar vivienda en el centro.

Al contrario de los ya residentes de las periferias, los que llegaron a invadir fueron principalmente desarrollos enfocados a la población media y alta, con capacidad para pagar por la privacidad, exclusividad y tranquilidad de la zona en donde existían mezcla de usos, pero sin interacción real entre los miembros de las urbanizaciones cerradas y los residentes de la periferia.

2.2 PILAR, BUENOS AIRES, ARGENTINA

Thuillier (2005), realizó una investigación en la Región Metropolitana de Buenos Aires, especialmente en la comuna de Pilar.

El autor menciona que el despegue de los barrios cerrados en Argentina se dio a mediados de 1990 cuestión que coincide con la extensión de los principales accesos viales por autopistas a Buenos Aires. Este tipo de urbanizaciones priorizaron su construcción alrededor de las autopistas por su lejanía y por su rápido acceso a la ciudad central y el principal argumento fue la calidad de vida, este es un argumento que se enfoca en la fragmentación de la población, ya que no todos los miembros de la población tienen el derecho, según las inmobiliarias a una mejor calidad de vida, que se enfoca en servicios a la vivienda eficientes, instalaciones adecuadas de recreación, esparcimiento, educación y salud de calidad, y sacan ventaja de esto para fomentar ante la población, que las urbanizaciones cerradas son uno de los pocos lugares capaces de proporcionar calidad de vida y que no todos pueden acceder a ello porque tiene un precio.

Pilar se encuentra a 50 Kilometro del centro de Buenos Aires concentró para el año 2000 a una población en las urbanización cerradas de 15, 600 habitantes, que fue el 6% de su población total, que aunque lo menciona el autor, es minoría ha tenido efectos en la economía local. De 1991 al 2001, la población de Pilar pasó de 144, 000 a 233,000 habitantes, aumentando en 10 años un 61% (Thuillier, 2005: 13). La carretera Panamericana es la que conecta a la ciudad central con los conjuntos urbanos, esta es de acceso casi exclusivo para los residentes de las urbanizaciones cerradas, se creó sobre ella un polo comercial a unos metros del centro de la ciudad, orientado a los miembros de las urbanizaciones cerradas, se abrió un hipermercado jumbo conformado por 150 comercios y un hotel integrado de 141 habitaciones.

Después de las residencias se instalaron los servicios y las profesiones liberales que enriquecen la oferta de empleo de Pilar. Se construyeron edificios de oficinas sobre los bordes de la panamericana. Como lo menciona Prada Trigo, Hidalgo, Harvey, Ickx, entre otros estudiosos del tema, que las vialidades son uno de los principales aspectos del crecimiento de la ciudad por medio de las cuales la instalación de conjuntos urbanos, prestación de servicios y equipamiento se pueden realizar, ya que la accesibilidad y movilidad de la población es un aspecto de relevancia, más para el tipo de urbanizaciones cerradas que se crean en Pilar, enfocados a ser solo habitacionales y no una ciudad con todas sus características.

Retomando el tema de las urbanizaciones cerradas, la investigación que realizó desde la perspectiva de los residentes de los *country club* Argentinos, halló que la población busca viviendas alejadas de la ciudad, con el propósito de criar a sus hijos en un entorno más natural, donde puedan disfrutar y crecer con seguridad, lejos del ajetreo de la ciudad central donde puedan descansar y olvidarse por un rato de la ciudad. Es por eso que las características de los barrios cerrados de la región metropolitana son muy diferentes a los de la ciudad central, “los barrios cerrados metropolitanos se caracterizan por su homogeneidad, su coherencia arquitectónica y paisajística interna, garantizada por un grado muy fuerte de control comunitario sobre la producción del espacio urbano” (Thuillier, 2005: 10).

Los barrios cerrados mantienen su homogeneidad cierto tipo de arquitectura, fachadas, acabados, en muchas ocasiones el mismo modelo de casa se reproduce una y otra vez, cada lote cuenta con una misma cantidad de área libre, entrada y hasta buzones, además de que se les controla todo tipo de cambios para evitar una imagen urbana dentro del conjunto no acorde al que fue diseñado. La homologación en cada aspecto físico dentro de los conjuntos urbanos es una de sus características más recaladas y es uno de los aspectos a los que se le pone más atención.

Lo que se observa en la ciudad fuera de las urbanizaciones cerradas es muy diferente ya que las *zonas miseria* se encuentran localizadas en medio de los conjuntos habitacionales de clase altas, que sirven como pantalla para disfrazar la zona y evitar las zonas no acordes a sus características. La ciudad ha terminado dividida en *coronas* en medio del tejido urbano. Se ha caracterizado la primera corona en el centro-norte de la ciudad dedicada a una población económicamente rica, y la zona centro-sur o periferia de la ciudad desarrollada principalmente por población pobre.

Menciona Thuillier (2005), que existen otras dos coronas las cuales son las predilectas para la construcción de urbanizaciones cerradas. La zona se caracterizó, antes de la llegada de los promotores y las urbanizaciones cerradas, por ser una zona popular se promovió la lotificación popular con escasos servicios públicos pero revendidos a precios bajos, con viviendas autoconstruidas, de un piso, simples cubos, entre mezclas de usos comerciales de bajo perfil y viviendas, con pequeños jardines, caracterizadas también por encontrar a su alrededor pequeñas zonas de *villas miseria*, mucho más pobres en su construcción y construidas en planchas una seguida de la otra.

Se da la llegada de las urbanizaciones cerradas en medio de los pequeños lotes modestos, con servicios nulos y con vialidades también autoconstruidas en muchos casos, provocando contrastes entre la población por la diferenciación y más que nada por la separación, que aunque estaba prohibido para la zona construir bardas, las rejas, acompañadas de árboles, o bambús también mantenían la fragmentación del territorio y la diferenciación entre clases sociales por medio del tipo de vivienda y la dotación de servicios:

“No solamente aparecen como obstáculos a la circulación, sino que las calles que bordean estas barreras ciegas están condenadas a quedar como vacíos urbanos” además, “para garantizar su privacidad y tranquilidad, la ciudad cerrada se pretende como una ciudad únicamente residencial, rechazando hacia afuera todas las otras actividades (menos las prácticas deportivas). Salvo pocas excepciones, la industria, los servicios y el comercio están desterrados]”. (Thuillier, 2005:11).

Esta es una característica que autores como Janoschka, Scholz o Soja no identifican, al contrario ellos mencionan que este tipo de urbanizaciones refuerzan la fragmentación urbana por medio de la concentración de las actividades dentro de la urbanización con la intención de que la población de la urbanización no tuviera que salir.

La población pobre de Pilar percibe cierta diferencia, la ciudad se está conformando de escuelas privadas enfocadas a residentes de las urbanizaciones cerradas, siendo estas bilingües especializadas muchas de ellas en informática. Además:

“Se encuentra aquí un anexo de la Universidad Austral sobre un campo de 70 hectáreas, donde se instaló el Instituto de Altos Estudios Comerciales que entrega formación de Tercer Ciclo a 200 estudiantes cada año, además de una clínica universitaria ultra-moderna de 62 camas, que comparte con la Facultad de Ciencias Biomédicas una torre de ocho pisos con 45.000 metros cuadrados cubiertos. Por su parte, la Universidad del Salvador dispone en Pilar de un *campus* de 67 hectáreas dotado de un lago para las regatas universitarias. La oferta para los residentes de las capas altas de Pilar cubre así todas las necesidades, desde el nacimiento hasta la muerte: la ciudad cuenta también con tres cementerios privados, bastante mejor mantenidos y menos densificados que los cementerios públicos.” (Thuillier, 2005: 14).

La fragmentación urbana, conformada por espacios heterogéneos, definidos principalmente por el nivel económico de una población que vive en una

misma zona, hace que se desarrolle y se implemente como método para las inmobiliarias la conformación de fragmentos socialmente integrados.

La autopista Panamericana se ha convertido en la vialidad de acceso a las nuevas urbanizaciones muy poco accesible para las clases pobres lo cual puede describirse como una inversión realizada para dar mayor movilidad para la población de los conjuntos habitacionales cerrados. El transporte público está mal previsto para la población mientras que los miembros de las nuevas ciudades se transportan en automóvil particular. “De los dos lados de la autopista, desde las paradas de autobús, sobre los empalmes de salida, hasta la entrada del centro comercial, del hipermercado o del complejo de esparcimiento, el peatón debe seguir un sendero de tierra o un estrecho borde entre la bandeja de seguridad y la calzada” (Thuillier, 2005: 14). Territorialmente, las inmobiliarias han logrado crear lugares para cierta clase de población con recursos económicos medios-altos, en donde la población de recursos económicos bajos no tiene cabida aunque se encuentren asentados en estas zonas mucho antes que los habitantes de las urbanizaciones cerradas.

Esta zona se integra, como lo menciona Soja, a los lugares globalmente integrados, porque no fue su decisión integrarse a la globalización sino que actores económicos, el modelo económico actual y el gobierno intervinieron para que esta zona se valorizara de diferente manera, aun a espaldas del desarrollo urbano fragmentado y heterogéneo que se generó en la periferia de Pilar.

Thuillier observó que fuera de las urbanizaciones cerradas en Pilar “no son únicamente los barrios cerrados los que materializan espacialmente la fragmentación social, pero ellos significan su aceptación definitiva por parte de las elites y peor aún, contribuyen a rigidizarla... La ciudad y la ciudadanía dejan entonces de funcionar en la misma escala, y la primera ya no es más el espacio de la segunda, lo que podría ser una definición de la fragmentación urbana” (Thuillier, 2005: 16). Las urbanizaciones cerradas al fragmentar el territorio en pequeñas “ciudades” con características de exclusión y diferenciación están provocando que la población de los diferentes estratos socioeconómicos se fragmente y por ende se pierda esa colectividad que era lo que caracterizaba a la ciudad, la interacción que sucedía entre miembros de diferentes clases sociales en un espacio diseñado para el intercambio ahora se está perdiendo por ese sentido de exclusividad que los habitantes de las urbanizaciones cerradas están creando y que los miembros de elite de estas están fomentando.

El autor concluye que, “La elección de vivir en barrios cerrados significa la opción por una ciudad menos densa, segmentada en unidades funcionales y

residenciales homogéneas y separadas, que valoriza la proximidad con la naturaleza: una ciudad fundada sobre la célula familiar, la casa individual y un sistema de movilidad y centralidad concebido para el automóvil, en torno a la autopista y al centro comercial” (Thuillier, 2005: 19). La población que habita este tipo de urbanizaciones busca salir del constante movimiento que tiene la ciudad central, busca la cercanía de la naturaleza, la individualidad y la cercanía a vías de comunicación rápidas y centros comerciales y además busca aquel segmento de ciudad que sea funcional, esto último también fragmenta a la ciudad porque se selecciona espacio solo para un cierto tipo de población y no se le da la misma oportunidad a todos los miembros de Pilar para acceder a los servicios.

2.3 NORDELTA, BUENOS AIRES

Janoschka (2002) ejemplifica las urbanizaciones cerradas en el Área Metropolitana de Buenos Aires, específicamente en Nordelta, una “ciudad” creada para un estrato económico alto, ubicado lejos de la ciudad central con la finalidad de mantener la exclusividad y lejos del ajetreo de la ciudad.

Nordelta fue declarada por los inversores de la urbanización como *ciudad pueblo*, se encuentra localizada a 30 kilómetros del centro de la ciudad, se comenzó a urbanizar desde 1999 en un área de 1,600 hectáreas con una construcción de viviendas para albergar a 80,000 personas de altos ingresos, separadas del resto de la población por fuertes medidas de seguridad. Esta urbanización tiene características totalmente diferentes a las anteriores de Brasil y Pilar en la misma Argentina, ya que este si se construyó con todo el equipamiento para no tener la necesidad de dejar la urbanización.

Janoschka (2002) ubicó cuatro aspectos que reflejan la fragmentación territorial sucedida en Nordelta, en donde “la fragmentación y el repliegue de espacios de acceso público se encuentra en diferentes niveles: trabajo/estudio, vivienda, compras, tiempo libre” (Janoschka, 2002:19), la división que realiza para saber en qué aspectos se está generando fragmentación hace que su estudio sea más comprensible y que proporcione características para el mejor entendimiento de la fragmentación social y urbana generada por este tipo de urbanizaciones. Nordelta fue creada con la intención de mantener alejada a la población de la ciudad central, de la familia y de los otros miembros de la sociedad que no encajan en su perfil socioeconómico.

Janoschka (2002) observó, en cuanto al empleo, que al encontrarse Nordelta alejada de la ciudad central se da el fomento de la individualidad por

medio del transporte, ya que los transportes públicos no son una opción y por ende se da una reducción de la interacción de la población. Otra forma en que se mantienen separados de los otros miembros de la población es haciendo mucho más reducida su permanencia en el centro de la ciudad central, para aquellos que trabajan ahí, por medio de la disposición de tecnología que les permita realizar su trabajo desde sus casas en Nordelta.

La fragmentación se observa también en la educación. Para los miembros de esta ciudad la educación pública no es una opción ya que con la disminución de la actividad del estado en este tema se ha dejado de invertir en ella, es por eso que la clase media y media-alta ya no toman como opción de educación las escuelas públicas, fragmentando a la población no solo por cuestiones sociales sino también económicas y territoriales. Las escuelas de Nordelta en todos los niveles educativos están dentro de la misma ciudad, enfocadas exclusivamente para la población residente, se vuelve en una especie de encierro con todas las comodidades para no tener la necesidad de abandonarla. Esta es una característica muy especial ya que el tamaño de la urbanización de Nordelta es mayor en cuanto dimensiones y por ende sus servicios prestados se incrementan en cantidad y calidad, ya que dentro de la misma urbanización se dan todo tipo de servicios, educativos de alta especialidad, de salud, de empleo y de consumo, es muy diferente al tipo de servicios prestados en los conjuntos urbanos en Zinacantepec en donde la educación no sobrepasa del nivel educativo básico y los servicios de comercio y recreación no son tan amplios y en ocasiones son solo de comercios minoristas.

La función comercio marca una tendencia en la fragmentación urbana ya que “Las distancias suburbanas conducen a una transformación en la cantidad de las compras (para los residentes de Nordelta), ya que lleva a realizar grandes adquisiciones semanales o quincenales. Esto genera una mayor fragmentación del espacio urbano, dado que el hipermercado aislado reemplaza lentamente a los pequeños comercios minoristas” (Janoschka, 2002:21). Las compras se vuelven una forma de fragmentar ya que al llevarse a cabo de una manera masiva se vuelve menos necesario comprar en pequeños lugares minoristas, llevándose a cabo todas las compras en shopping centers, este tipo de espacio termina por fragmentar el espacio excluyendo a los pequeños establecimientos, ya que dentro de Nordelta no se permite la instalación de tiendas.

En cuanto a la última función, la que se refiere al tiempo libre, los residentes de Nordelta tienen todo el espacio disponible para hacer deporte, salir a pasear con los niños, cuentan con su propia plaza de juegos, andar en bicicleta, etcétera, una gran variedad de actividades que involucran el no dejar Nordelta, tanto así,

que la convivencia con los vecinos se hace más importante que con la propia familia de sangre y amigos; la vida para la población de Nordelta se vuelve más organizada ya que si se quiere hacer una reunión familiar, éstas se realizan muy esporádicamente especialmente por la lejanía de Nordelta con el centro de la ciudad.

Concluyendo, Nordelta fragmenta urbanamente desde su ubicación, relegada de la ciudad central de Buenos Aires con la intención de mantener separada a la población, manteniendo su privacidad, su rechazo hacia todos los demás con el propósito de darle cierta exclusividad por su condición económica. Nordelta es una de las urbanizaciones cerradas más grandes de Buenos Aires por tanto tiene un mayor grado de fragmentación territorial que refleja una mayor fragmentación social fomentada por la exclusividad y las reglas económico-sociales impuestas por el mercado inmobiliario, que genera diferencias sociales entre la población que residía anteriormente en el lugar y la población que llega a vivir en este mega emprendimiento inmobiliario.

El proceso de fragmentación en Argentina, tanto Pilar como Nordelta, se dan principalmente por el abaratamiento de las tierras comunales o ejidales localizadas fuera del área central de Buenos Aires. La venta de terrenos a muy bajos costos ha provocado que se fomente este tipo de urbanizaciones fuera de la ciudad central principalmente en la periferia donde el principal tipo de vivienda es autoconstruida con pocas o nulas áreas verdes y en donde la dotación de servicios públicos es escasa, ya que la lejanía con el centro provoca la no inversión por parte del Gobierno en la dotación de servicios públicos e infraestructura, y la promoción de este tipo de urbanizaciones solo causa que la población se inconforme más porque la dotación de esta se realiza fragmentada, dándole prioridad a este tipo de emprendimientos inmobiliarios.

La construcción de vialidades también es uno de los principales detonantes de este tipo de urbanizaciones, aunque la vialidad no esté en excelentes condiciones, la construcción de la urbanización provocara que se mejore la conectividad, con el fin de atraer más inversión en las zonas. Por ejemplo atraen la colocación de tiendas de autoservicio, plazas comerciales, empleo pero principalmente especializado, centros de educación privada de mejor calidad que las escuelas públicas.

Se comienzan a conformar una diferenciación marcada entre estratos económicos en zonas donde anteriormente solo había población de clase media y baja. La periferia, caso en donde se desarrolla Nordelta y Pilar, ha marcado la

tendencia a la separación de clases sociales por medio de la vivienda, de la dotación de servicios, de la educación y de la dotación de empleo.

2.4 SANTIAGO DE CHILE

Este caso de estudio es realizado por Adriano Rovira Pinto (2002) titulado “Los barrios cerrados de Santiago de Chile: en busca de la seguridad y la privacidad perdidos”. Para el autor la creación de este tipo de urbanizaciones es más una respuesta social a los problemas de seguridad que en Santiago de Chile se han desarrollado aunado a cierto grado de exclusividad que la población exige. El contexto en el que se desarrollan este tipo de emprendimientos de viviendas, es como en muchos de los países de América Latina, el cambio de modelo y las crisis económicas que han dilatado la ejecución de estos emprendimientos pero no los han parado, además de que estos se están llevando a cabo en la zona metropolitana de Santiago de Chile, lo cual tiene cierta similitud con los desarrollos de Argentina, México y Brasil.

La ciudad de Santiago presenta un contraste social de magnitudes considerables, ya que los ingresos de la población son demasiado desiguales, para 1998 el estrato superior de la población conformada por unos 18,000 hogares tenía ingresos mensuales promedio de 5.21 millones de pesos, el de menores ingresos está compuesto por 640,000 hogares no superaba los 120,000 pesos como ingreso mensual promedio, es decir unas 52 veces menos (Rovira, 2002:352). Es una gran diferencia en los estratos económicos que se verán reflejados en el territorio, principalmente en el tipo y calidad de la vivienda.

Otro de los factores que interviene en la generación de urbanizaciones cerradas en Santiago son los movimientos migratorios intraurbanos ya que entre 1987 y 1992 se reportaron 800,000 desplazamientos al interior de la ciudad, desde el centro a la periferia. 35 de los 74 grandes proyectos inmobiliarios desarrollados en Santiago están localizados en la periferia de Santiago.

Las posibilidades de la población que se encuentra en la ciudad, de poder irse a vivir a áreas menos congestionadas, más limpias, y mantener su vida y empleo principalmente en la ciudad, gracias a los medios de transporte y las vías de comunicación, han aumentado el valor de la tierra atrayendo más población a áreas rurales pero en emprendimientos habitacionales creados para cierta clase social.

Para el caso de los conjuntos urbanos cerrados el principal factor que interviene es el de exclusividad que buscan las “clases emergentes”, esas que se están desarrollando por la consolidación del modelo económico neoliberal, que están buscando espacios en donde las familias puedan desarrollarse. Es evidente que estos emprendimientos están explotando el carácter exclusivista y de homogeneidad de manera que no toda la población está teniendo acceso a este tipo de viviendas. Estos emprendimientos están fomentando también una garantía de seguridad ante la creciente oleada de inseguridad asociada a la pérdida de poder de parte del estado ante una población creciente en número y en necesidades.

Rovira (2002) habla más puntualmente del sector de Chicureo, que está ubicado al norte de la ciudad caracterizado por tener una morfología accidentada formada por cerros de altura media. Este sector se caracteriza por tener un bajo costo para la construcción que provoca que las empresas privadas, únicas ganadoras por el bajo costo del suelo, desarrollen una serie de infraestructuras como carreteras que conecten la ciudad central de Santiago con el sector de Chicureo y que por tal motivo se genere plusvalía a los terrenos con la intención de venderlos mucho más caros de cómo fueron adquiridos. También este tipo de infraestructura provoca que las empresas inmobiliarias desarrollen una serie de mega emprendimientos habitacionales que eleven mucho más el valor de la zona y por ende la población de estratos económicos altos sean atraídos a esta zona como una opción de vivienda.

Los emprendimientos inmobiliarios de Chicureo se comenzaron a desarrollar a pie de monte separado de la ciudad por los cerros que conforman al sector, estas zonas se caracterizan por ser las que se han explotado para llevar a cabo la localización de los desarrollos habitacionales de modalidad residencial. Su localización, como la de otros emprendimientos en países latinoamericanos, se mantienen por la cercanía a ejes viales, que hacen que su lejanía no sea un obstáculo para mantener la conexión con la ciudad de Santiago. Lo que refiere Rovira sobre esta forma de localización de las urbanizaciones cerradas es que se están realizando como *salto de rana*, que quiere decir que las urbanizaciones se están localizando de manera discontinua, lo que se observa como fragmentos urbanos ya que se pierde continuidad territorial entre la ciudad y los emprendimientos habitacionales.

Para Rovira (2002) este tipo de emprendimientos rompen con la armonía de planificación hasta entonces realizada, ya que estos se concretan en base a las ofertas de las inmobiliarias y no a proyectos difundidos por el Estado y estos emprendimientos se convierten en mercancías o *combos urbanos*, como diría el

autor, en los que se incluyen tanto las viviendas, las escuelas, los cementerios, los parques, los centros comerciales, autopistas y seguridad privada, características importantes que se ven reflejadas hasta ahora en los conjuntos urbanos de los países latinoamericanos. Entonces, la fragmentación urbana que este tipo de emprendimientos fomenta hace que las relaciones de tolerancia, de solidaridad y convivencia no se lleven a cabo ya que se impide que la sociedad se mire como igual y por tal motivo se fomente un ambiente de inseguridad. Esta situación está siendo aprovechada por las empresas inmobiliarias con el afán de separar a la población de recursos económicos bajos de los de ingresos medios y altos.

Concluye Rovira (2002) que la ciudad como hasta ahora se ha conocido, está cambiando ya que las aglomeraciones difusas que se están creando afuera de la ciudad y que cuentan con todos los servicios y con las funciones urbanas dispersas a lo largo de las vías de comunicación están provocando que la ciudad estalle en fragmentos de ciudad dispersos y se modifiquen las ciudades como se conocían anteriormente. La ciudad está siendo más un objeto de consumo en el cual el mejor postor (la competencia entre inmobiliarias) es el que termina ganando y provoca fragmentación social y territorial lo anterior está relacionado con que la planificación y la gestión urbana no se realicen ya que el territorio se está convirtiendo en un objeto de compra-venta y no en un objeto de ordenamiento del crecimiento urbano.

La fragmentación urbana, en el caso de Santiago de Chile y en especial de Chicureo, se está observando por medio de la localización principalmente de las urbanizaciones cerradas, ya que por la morfología de la ciudad, se encuentran a pie de monte, lugar barato para la construcción y que eleva su valor con la construcción de vialidades que mantienen relativamente conectados a los habitantes de esta ciudad con las actividades de la ciudad central. La dotación de servicios se lleva a cabo de manera fragmentada, ya que se le da prioridad a la población de los conjuntos habitacionales, que son en su mayoría enfocados a estratos económicos altos.

La fragmentación, en este ejemplo, se dio a una dimensión mucho más amplia que los anteriores casos, ya que como lo menciona Janoschka, el abandono del Estado en las políticas de regulación y control del crecimiento urbano en la zona detono que los actores económicos tuvieran las puertas abiertas para generar emprendimientos dedicados a la clase económica alta, ya que se les permitió la construcción de Nordelta, la cual tiene en su interior shopping malls, escuelas privadas aunadas complejos de oficinas y complejos residenciales privados, y la restricción para acceder a ellos es palpable, la

población de recursos económicos medios o bajos no tienen acceso ni siquiera al emprendimiento, no son bienvenidos, solo pueden acceder como trabajadores de bajo perfil (limpieza primordialmente).

3 CASOS DE ESTUDIO EN MÉXICO

Para la realización de esta parte de la investigación se proporcionarán algunas características que muestran la fragmentación urbana que generan las urbanizaciones cerradas en México.

3.1 ZONA METROPOLITANA DE GUADALAJARA

El primer caso de estudio es la Zona Metropolitana de Guadalajara, Ickx (2002) aquí se identificaron dos etapas por medio de las cuales se crearon las urbanizaciones cerradas. La primera se distingue alrededor de 1960 cuando se desarrollaron varios fraccionamientos de tipo campestre a las afueras de la ciudad este tipo de urbanización contó con la dotación de servicios como campos de golf y el contacto con la naturaleza. Los conjuntos habitacionales se construyeron a las afueras de la ciudad y el acceso a ellos era muy limitado por tal motivo solo se utilizaban para fines de semana y vacaciones, aunque poco a poco se convirtieron en residencias de tiempo completo, este tipo de urbanizaciones requirió que las inmobiliarias encargadas de estos proyectos se encargaran de la dotación de servicios entre estos servicios se incorporó la dotación de seguridad privada.

La aparición y fomento de las urbanizaciones cerradas en Jalisco, ha sido observada por Regalado (1990) citado en el artículo de Ickx (2002), como una reacción al alza en la inseguridad vivida dentro de la capital de Jalisco, por tal motivo la inseguridad marca una pauta para que mucha de la población de Jalisco decida buscar cierta seguridad que brinda una urbanización cerrada como Puerta de Hierro, Villa de los Colomos, Royal Country, Atlas Colomos, Rinconada de Iris, Las Azaleas, entre otros; fomentándose más por la inseguridad suscitada alrededor de 1980. Se está llevando a cabo una conformación de fragmentos urbanos en la zona metropolitana con ciertas características, los cuales muestran una gran heterogeneidad ya que no solo se localizan urbanizaciones cerradas para clase económica alta, sino que alrededor de este tipo de urbanizaciones se han creado también fraccionamientos para clases medias-bajas que rompen con la imagen y funcionalidad entre las mismas, esta dualidad que identifica Soja también en la ciudad de Los Ángeles, en donde la heterogeneidad en la población mezclada con la continuidad física da lugar a la *ciudad fractal*.

Dentro de los fraccionamientos que tomó para su análisis Ickx, encontró algunas características de semejanza entre los diferentes conjuntos habitacionales tanto para clase económica alta como para clase económica media-baja. Una de las más marcadas entre los diferentes desarrollos habitacionales es que comparte áreas comunes, las áreas verdes, los clubs, los juegos para niños, esto para los dos tipos de residencias, aunque es importante mencionar que los conjuntos habitacionales para clase baja tienen menos áreas comunes o nulas en especial hablando de áreas verdes. Otra característica es la conformación de una *Asociación de Vecinos* que no es más que la representación ante las autoridades y la totalidad de los miembros de la urbanización, sobre las obras que se quieren llevar a cabo dentro de la misma, el pago de cuotas de manutención de áreas verdes o la vigilancia de acceso a la urbanización, aunque si pueden tener diferencia las actividades que llevan a cabo los miembros de las asociaciones de vecinos de la clase económica alta, ya que estos llevan a cabo la mayoría de sus acciones por medio de cooperaciones de los miembros de la urbanización, mientras que la asociación de urbanizaciones de clase media-baja tienen mayor contacto con los gobiernos locales para la obtención de obras que favorezcan a esta población.

De esta manera, los diferentes tipos de urbanizaciones siguen manteniendo fragmentación social ya que los de clase económica alta prácticamente mantienen su urbanización aislada de lo que el gobierno municipal pueda aportar al interior del mismo y se limitan a obtener los permisos necesarios para llevar a cabo las obras de mejoramiento dentro de la misma. Al contrario de los miembros de urbanizaciones para clase media-baja que en muchos casos necesitan más del apoyo gubernamental aparte de los permisos. El problema radica principalmente en la incapacidad de los gobiernos municipales para ofrecer servicios públicos de calidad, problemática que no solo se observa en México, sino que también es uno de los causantes en la construcción de este tipo de urbanizaciones en ciudades de Latino América.

Ickx (2002), también reconoce que existe publicidad de agentes inmobiliarios que ponen especial énfasis en el factor de exclusividad, seguridad, comodidad, privacidad, contacto con la naturaleza (enfocado este para clases económicas acomodadas), la ubicación y la plusvalía como parte importante para una calidad de vida de la población, y ofrecen este tipo de urbanizaciones en una época en la cual la zona metropolitana de Guadalajara era reconocida por su población como de las más inseguras, a través de una encuesta realizada en 1998 y dentro de la cual el 68% considera la inseguridad como el principal problema de la zona. Es entonces que la creación de urbanizaciones cerradas y controladas es una forma de mantener la seguridad de la población, lo cual puede ocasionar que

la población se sienta atraída a hacia este tipo de *imaginarios urbanos*, como lo maneja Ickx, ya que son solo espacios separados del entorno urbano.

Ickx (2002) muestra una parte de la fragmentación social y urbana en donde las inmobiliarias ofrecen cierto tipo de vida imaginaria e irreal, en la cual solo se muestra que la separación entre miembros de una misma sociedad es una forma de ganar económicamente para los agente inmobiliarios, los oferentes de servicios privados y la gente con acceso a estos servicios. Aunque también se ven perjudicados porque al salir de este tipo de urbanización, la población vuelve a la *realidad* y la vida cotidiana de la ciudad.

3.2 CIUDADES FRONTERIZAS: TIJUANA, NOGALES Y CIUDAD JUÁREZ

Existen también investigaciones realizadas en ciudades fronterizas de México. José Ángel Enríquez Acosta (2007) realiza una investigación de las implicaciones que tiene la creación y consolidación de las urbanizaciones cerradas en las ciudades fronterizas de Tijuana, Nogales y Ciudad Juárez, en donde se han ido desarrollando este tipo de urbanizaciones sin más restricción, como lo menciona Enríquez, que las que el mercado inmobiliario impone.

Enríquez (2007) hace mención que alrededor de 1970 la modalidad de urbanización cerrada se desarrolló para estratos medios y altos con la premisa de la inseguridad que afectaba estas ciudades, pero poco a poco se comenzó a dar un cambio y se comenzaron a crear también urbanizaciones cerradas para los estratos medios-bajos. Este autor explica que algo importante sobre las urbanizaciones cerradas es que, “el fraccionamiento cerrado no es una salida al desorden urbano o al caos característico de las ciudades fronterizas; por el contrario, es un fenómeno, que construyen un escenario urbano cada vez más articulado alrededor de los muros que imposibilitan la legibilidad de las ciudades” (Enríquez, 2007: 10). El autor dice algo semejante a lo que explica Ickx, los dos autores hacen mención a imaginarios, ciudades irreales en donde solo se obtienen ciertos beneficios de <<ciudad>> permaneciendo dentro de la urbanización, ya que al salir, es diferente la situación. Además la ciudad para este autor es la expresión de la convivencia e intercambio, y este tipo de urbanizaciones imposibilitan esta interacción.

El autor menciona que “el urbanismo representado por el fraccionamiento cerrado asume a las ciudades como facilitadoras de la competitividad del mercado inmobiliario bajo las premisas de privilegiar y excluir. A consideración de Méndez, Prevalece la simulación en la arquitectura y una propuesta urbana que reniega de

la ciudad preexistente en vez de construir alternativas” (Enríquez, 2007: 12). Existen condiciones que no solo se generan en ciudades de América Latina, sino que también se dan en ciudades de México, tal caso es el de las ciudades fronterizas de México, Méndez citado en el artículo de Enríquez (2007) hace una muy importante aseveración, ya que las urbanizaciones cerradas se crean de tal forma que se trata de darle toques arquitectónicos distintos a la arquitectura del resto de la población aledaña, que rompe con toda armonía que se va dando en el entorno, se ve la diferencia entre las viviendas, los lugares públicos exclusivos y los no exclusivos, y es ahí donde se da una fragmentación tanto del espacio como de la sociedad, porque la población que habita afuera y adentro es totalmente distinta y se cree distinta.

López (2005) citado por Enríquez (2007) menciona que, si es cierto que las inmobiliarias han generado un tipo de ciudad a partir de la premisa de seguridad, también este tipo de emprendimientos habitacionales se ha generado por el territorio tan accidentado con el que cuenta la ciudad fronteriza, aumentando así la fragmentación urbana y la fragmentación social. Tal situación no se había explicado en casos anteriores, ni siquiera en casos de Estados Unidos ni América Latina, pero es cierto que para el caso de Nogales ha sido un indicador que ha favorecido instalación de este tipo de urbanizaciones en el territorio, aunque puede ser tomada como un dato poco suscitado en las ciudades de América Latina y México.

Para el caso de Ciudad Juárez, Enríquez hace mención del estudio realizado por Maycotte (2005), esta autora menciona que una variable que ha favorecido la creación de este tipo de urbanizaciones cerradas son los condominios, ya que su marco legal condiciona la habitabilidad de las viviendas de interés social, este tipo de propiedad restringe la expansión de la vivienda y disminuye los lugares públicos que son el punto de interacción y encuentro entre la población, al contrario de los fraccionamientos cerrados para clase media y alta, en donde todo está planificado con la intención, dice la autora, de mantener la comunicación entre los miembros de la urbanización, algo cuestionable ya que la población de estas urbanizaciones mantiene menos contacto porque su vida diaria la llevan a cabo fuera de la urbanización.

Después de analizar cada ciudad, Enríquez (2007) hace mención que en las tres ciudades (Cd. Juárez, Nogales y Tijuana) el fenómeno de las urbanizaciones cerradas ha ido en aumento, aunque cada ciudad se caracteriza por la construcción de conjuntos urbanos para distintas clases sociales,

“En Tijuana ha sido importante el proceso de construcción de fraccionamientos cerrados en años recientes. En el caso de Nogales los fraccionamientos cerrados se dirigen esencialmente a la clase media con la simbología mercadotécnica de la seguridad y el prestigio; en Ciudad Juárez los fraccionamientos cerrados se orientan a la clase media y alta bajo el esquema de conjuntos de pequeñas dimensiones con atributos de prestigio, exclusividad y seguridad” (Enríquez, 2007:14).

Esta es una característica muy diferente a lo observado en las diferentes urbanizaciones de América Latina. Para los casos del resto del continente este tipo de urbanizaciones se creó para población con recursos económicos medios altos, pero para el caso de Tijuana y Ciudad Juárez este tipo de urbanizaciones se están creando para clase obrera principalmente, y están integrando patrones de seguridad y exclusividad ya que están cerrados y separados por las barreras semejante a los que los conjuntos urbanos para clase media y alta también tienen. Esta característica observada por Enríquez en estas ciudades fronterizas es muy diferente a lo manejado anteriormente.

Enríquez observa fragmentación urbana para la ciudad de Tijuana, ocasionada por los conjuntos urbanos, ya que estos se están localizando en las periferias, “la creación de grandes espacios cerrados populosos en la periferia de la ciudad dificulta la continuidad urbana porque estos no se ligan al resto de la mancha urbana, sino que se ubican de manera separada, más bien aislada, propiciando problemas de congestionamiento vehicular en las escasas vías primarias existentes” (Enríquez, 2007: 14). La ubicación de este tipo de urbanizaciones en partes de la ciudad que no están ligadas al continuum urbano ocasiona que al expandirse la mancha urbana no se siga una lógica urbana y provoquen problemas por la falta de vías de acceso, ya que son pocas, y que se hacen en muchas ocasiones enfocadas para la población de las urbanizaciones cerradas más no para la población que se asienta alrededor de éstas. Como en otros casos se ubican los conjuntos de mayores recursos en áreas baldías que fragmentan el espacio y son exclusivas de las clases sociales altas de Tijuana.

En el caso de Nogales este tipo de urbanizaciones, según Enríquez (2007), no han impactado urbanamente como en el caso de Tijuana ya que no es muy visible la fragmentación urbana ocasionada por este tipo de conjuntos urbanos, ya que se construyen mayoritariamente para clase media volviéndose en la única opción para obtener una vivienda para esta población.

“En el caso de Ciudad Juárez los conjuntos urbanos se están estableciendo en el sector oriente de la ciudad enfocados en la población

media y alta, en donde se están llevando a cabo inversiones grandes en infraestructura carretera que enlazan esa parte de la ciudad con el centro y a los puntos de cruce fronterizo. Además se están instalando empresas multinacionales y norteamericanas. Esto ocasiona ya una evidente separación entre el oriente y el poniente de la ciudad marcado principalmente por la vivienda y los servicios que se están brindando ya a su alrededor” (Enríquez, 2007: 15).

Se presenta en esta ciudad fronteriza lo que explica Scholz (2003). Los fragmentos urbanos globalmente integrados, comienza a consolidar una parte del territorio como un conjunto de viviendas, empresas multinacionales, escuelas privadas, etcétera; lugares que se están integrando al modelo globalizador en donde la lógica de la localización de empresas con capacidad económica elevada, como las empresas norteamericanas, junto a vialidades de acceso rápido y a población de recursos económicos tanto altos como medios y bajos hace que la población se integre a este modelo económico, quieran o no.

Esta característica es un poco diferente al caso de Zinacantepec, ya que las empresas multinacionales se han ubicado sobre las vías de comunicación regional pero no cerca de los conjuntos urbanos aunque si ejercen algún tipo de influencia y atracción de esta población. Y lo que se refiere a la creación de vías de comunicación más rápidas y de fácil acceso, las urbanizaciones en Zinacantepec han seguido más un patrón de localización fuera de la ciudad central y de acceso pero medio de carreteras locales que conectan con las primarias.

Enríquez (2007) hace mención a algunas características que hacen que el territorio y la sociedad se fragmenten ya que menciona “que los fraccionamientos cerrados van configurando el escenario urbano bajo la imagen de exclusividad y de prestigio para las clases sociales más pudientes, y de hacinamiento y alta conflictividad social en los de tipo popular o de interés social” (Enríquez, 2007:15). Las características de exclusividad y de prestigio que los conjuntos urbanos brindan para una clase socioeconómica alta es una constante que no solamente brindan los conjuntos urbanos de Ciudad Juárez, sino que es una característica que marca la pauta entre los que son de recursos altos, con acceso a urbanizaciones cerradas creadas para altos ingresos y que no son los mismos, o no tienen las mismas características, que los de interés social que no son exclusivos, son de proporciones menores pero que mantienen a mucha más población en su interior.

Otra de las característica que identifica el autor es la inseguridad en la ciudad, ya que a ésta le atribuye que los conjuntos urbanos hoy en día se

mantengan aislados y separados por medio de muros, rejas o algún obstáculo que impida la entrada de cualquier persona ajena a la urbanización y que también es característica importante que marca la fragmentación urbana dentro de la ciudad; menciona que “el discurso de la inseguridad real o imaginaria justifica el establecimiento de muros para separarse de la ciudad, y dentro de los conjuntos cerrados el autogobierno implica otras formas de involucramiento de los residentes en las tareas de mantenimiento y creación de comunidad” (Enríquez, 2007:15). En la literatura revisada ya con anterioridad, principalmente en los casos de América Latina, la variable de seguridad ha sido un tema constante siempre insinuando que el encerramiento por parte de cierta clase socioeconómica de la población es causada por la inseguridad, que hoy en día se vive en las ciudades y que es una manera de proteger tanto a la población como a los bienes de las mismas, y es muy aceptada por la población.

Enríquez (2007) también menciona que el autogobierno por parte de los residentes de esta urbanización es más articulado, se realizan mayores acciones que la población del conjunto aporta para la realización de sus obras internas, acción que la población de afuera no está en posibilidades económicas de realizar, y es por tal motivo que la exigencia a los gobiernos locales es mucho más marcada aunque en ocasiones las obras o no llegan a realizarse, o son de mala calidad, y la organización vecinal es muy raquítica y en muchas ocasiones la misma población se niega a participar en la petición o en la ayuda para hacer de sus propias localidades lugares más habitables.

Otra característica que identifica Enríquez como elemento fragmentador es “la privatización del espacio público que está representado por el conjunto cerrado a intromisiones externas, pero ello también implica que la hechura de las ciudades contemporáneas, y de las fronterizas en particular, no está pensado para fomentar la inclusión social, la tolerancia y la diversidad social” (Enríquez, 2007: 15). Tal aseveración da a entender algo que está siendo observable en las distintas ciudades y localidades en donde se encuentran los conjuntos urbanos, en donde los espacios públicos, son solo para la población residente de los conjuntos urbanos, es entonces que se da un cambio en lo que se conocía como público y se redimensiona tal espacio; además menciona algo que es muy importante para determinar lo que están ocasionando este tipo de urbanizaciones a nivel social, la población no se integra, no es incluyente y mucho menos tolerante con personas distintas ajenas a la urbanización, es mas en muchas ocasiones ni siquiera interactúan entre los residentes de la urbanización y los habitantes de la comunidad porque la diversidad social que fomentaba la ciudad al ser el centro de atracción de todo tipo de población se ha perdido con el encerramiento aunado a la separación y la exclusión de ciertas clases sociales y económicas.

Para el caso de los conjuntos urbanos de Tijuana, Enríquez menciona que la mayoría son de interés social o en régimen de condominio, estos se encuentran principalmente ubicados al sur de la ciudad, lo que provoca problemas para la misma ya que “se destaca su lejanía con la parte central o con los lugares de trabajo, incrementando los tiempos de movilización, el congestionamiento vehicular de las vialidades primarias, la alta densidad poblacional y las reducidas dimensiones de las viviendas que a su vez influyen en el hacinamiento de los conjuntos y en las deficiencias de los servicios básicos” (Enríquez, 2007:19). La lejanía, la inaccesibilidad y la deficiencia en la conectividad entre los conjuntos urbanos a los que se refiere el autor son características que son muy marcadas ya que estos conjuntos urbanos son de interés social, de diferentes características que los exclusivos, ya que están siendo fragmentados al igual que el resto de la población que no tiene acceso a los conjuntos exclusivos.

Para el caso de Zinacantepec esta característica es observable entre algunas de las urbanizaciones cerradas ya que se encuentran tanto grandes emprendimientos inmobiliarios, que cuentan con metros de construcción por vivienda muy reducidas, hasta grandes emprendimientos más exclusivos y más grandes en cuanto a las dimensiones por vivienda y con diferencias en cuanto a sus servicios.

Los fraccionamientos que se están construyendo para el caso de Tijuana, son principalmente de interés social, con la característica de que se están ubicando unos al lado de otros, solo separados por bardas que mantienen la “exclusividad” pero que es la característica de todos los demás fraccionamientos; estos, no tienen de ninguna manera algún acercamiento paisajístico y la ilegibilidad de la ciudad se hace mucho más visible por su incapacidad para proporcionar los mismos tipos de servicios, equipamiento y vialidades de calidad que se brindan a los conjuntos residenciales de menores proporciones que los de INFONAVIT.

Los conjuntos residenciales se localizan más al centro y al oriente de la ciudad, donde son mejores las características de prestación de servicios ya que los miembros de este tipo de urbanizaciones así lo exigen. Un ejemplo de la fragmentación que se da entre los mismos fraccionamientos cerrados localizados en el mismo territorio son los de Agua Caliente, en Tijuana, ya que “la exclusividad del sector no es suficiente para limitar la disposición de barreras físicas, por el contrario, se robustece la fragmentación con fines de exaltar la individualidad de los espacios” (Enríquez, 2007:22). No basta con que sean espacios exclusivos para clase alta de la población, sino que se tienen que diferenciar por ciertas características, y la separación entre ellos es una de estas, entonces las

características comunes de clase socioeconómica no interesan a los miembros de las urbanizaciones, la exclusividad y la diferenciación es característica primordial.

Para el caso de Nogales, existen alrededor de 11 fraccionamientos estos están ubicados, según el investigador en vialidades secundarias principalmente, algo que marca la separación de algunos de los conjuntos urbanos, de nivel medio-alto, ya que se están localizando al lado de parques industriales lo que hace difícil el acceso a estos, solamente se puede ingresar atravesando los parques industriales, característica que no se había presentado o documentado en otras partes ni de América Latina, ni en México, esto puede ser una característica especial que este fragmentando el territorio pero de este tipo de ciudades fronterizas en donde las industrias, principalmente maquiladoras necesitan a su personal cerca de las fábricas.

Los conjuntos urbanos de interés social, predominantes en Nogales, se caracterizan por que “se ubican de manera periférica y lejana del núcleo central de la ciudad, sin áreas comerciales o recreativas cercanas; están orientadas a la incipiente clase media, y son en su mayoría, asentamientos nuevos. Los conjuntos cerrados de Nogales son pequeños y de difícil acceso, varios de ellos resultan invisibles por encontrarse en medio de barrios populares o por lo abrupto del terreno” (Enríquez, 2007: 23). Las características de separación de los conjuntos urbanos de la ciudad central es una constante pero estos se caracterizan por estar dentro de barrios populares lo cual resulta en una fragmentación social, ya que la población de los conjuntos urbanos de interés social no son de la misma clase socioeconómica que los habitantes de los barrios populares, aunque la clase social no se diferencie por tanto. Las características de separación que se dan al mantener este tipo de conjuntos urbanos lejos de los servicios, de zonas recreativas y comerciales los hacen puros conjuntos habitacionales, en donde muchas veces tienen la única función de ser dormitorios.

El último caso que retoma Enríquez (2007), es el de los conjuntos urbanos en Ciudad Juárez, “se ubican en la parte oriente de la ciudad, sobre campos agrícolas localizados en una franja que corre de norte a sur contiguo al río bravo. Es un gran espacio caracterizado por antiguas haciendas y restos de pequeños asentamientos rurales” (Enríquez, 2007:25). Estas características se unen a la mejora en las vialidades primarias sobre las cuales están ubicados los conjuntos urbanos que conectan directamente con el centro de la ciudad. En el recuento y caracterización de los conjuntos urbanos que ubico Enríquez, menciona que no sobrepasan las 100 viviendas y esta dirigidos a clases socioeconómicas medias y altas de la ciudad aunque existe el caso del fraccionamiento Colonia del Valle y se caracteriza por “estar formado por 400 viviendas que combinan secciones de

interese social y nivel medio, cada una de ellas separada de la otra por muros de protección de manera que no se interactúan los residentes de una y otra condición socioeconómica” (Enríquez, 2007:26). En este caso los propios promotores del conjunto fragmentan a los habitantes de un tipo de vivienda y estatus socioeconómico del otro, al mantener las bardas que es característica principal de la fragmentación urbana y social y que hacen que se distingan los diferentes tipos de conjuntos. Las arboladas que se utilizaban para separar los terrenos ahora son utilizadas para separar los conjuntos urbanos y son parte de la ambientación que los promotores vendieron a la población como parte de la diferenciación de la población.

La separación que se hace de este tipo de conjuntos urbanos, localizándolos en la zona agrícola, que además se caracteriza por la colocación de muros que hacen que además de la lejanía se excluya y se evita la intromisión de la población no residente, lo cual implica una muy baja o nula interacción entre los habitantes y los no habitantes de las urbanizaciones cerradas. En este tipo de urbanizaciones, tan alejadas del resto de la ciudad el suelo agrícola juega el papel de barrera al igual que las bardas que además de todo se construyen alrededor de los mismos, fomentando la fragmentación de estos espacios que cuentan con las mismas características en cuanto clase socioeconómica pero que fomentan la separación con la intención de mantenerse separados unos de otros.

Una de las características que fomentan la fragmentación urbana según Enríquez (2007), en el caso de los conjuntos urbanos en Ciudad Juárez, es:

“Elegir vivir en el fraccionamiento cerrado sin importar si los espacios se integraron o no a la estructura urbana. Los grupos sociales más pudientes tienden a establecerse en los sectores más exclusivos buscando reconocimiento y mayor estatus social por medio del espacio físico, sin importar si se contribuye a extender el aislamiento con respecto a otros grupos sociales o si se está cooperando a la creciente inaccesibilidad que los muros establecen en las ciudades” (Enríquez, 2007:27).

La fragmentación tanto social como urbana está siendo fomentada principalmente por las inmobiliarias que venden espacios diferenciadores y exclusivos para ciertas clases sociales capaces de pagar por la exclusividad, la separación y hasta cierto grado la tranquilidad de vivir con población con similares estatus económicos, a la población de clase socioeconómica más alta lo que menos le interesa es si está separada de la ciudad central, o si no mantiene las mismas características que su entorno inmediato, lo que les interesa es demostrar de alguna manera su estatus socioeconómico y la capacidad que se tiene para mantenerse alejada de la población que no comparte ciertas características en

común. El continuum urbano y la legibilidad de la ciudad, además de la igualdad entre la población es lo que menos interesa tanto para el promotor inmobiliario como para la población residente de los conjuntos urbanos.

En cuanto a los aspectos de seguridad, las ciudades de Nogales, Ciudad Juárez y Tijuana, se caracterizan por la gran cantidad de organizaciones criminales de narcotráfico, violencia y robos, por tal motivo la seguridad es un aspecto relevante en estas ciudades, pero dependiendo de cada conjunto urbano estriban las medidas de seguridad. Enríquez (2007), menciona que los conjuntos urbanos para clase baja y media-baja, los de INFONAVIT principalmente, se caracteriza por mantener seguridad básica, plumas de acceso manual o rejas simples, mientras que los conjuntos urbanos para clase media-alta y alta, principalmente los de Ciudad Juárez, se caracterizan por mantener seguridad más sofisticada, con rejas electrónicas, con cámaras de circuito cerrado y más guardias de seguridad, además de las bardas que ya son características primordial de separación con exterior.

Es importante recalcar que los casos de las ciudades fronterizas pueden ver justificada la implementación de seguridad a mayor escala, pero también es importante mencionar que esta característica de seguridad es más por moda en otras ciudades o municipios como Zinacantepec, en donde los aspectos de seguridad en los diferentes conjuntos urbanos está caracterizada por la colocación de casetas de acceso, bardas perimetrales, seguridad privada y en algunos casos cámara de video vigilancia, aspecto que también marca una diferencia entre la población, ya que no todos los conjuntos urbanos son para clase social alta y al menos dos conjuntos urbanos, la Loma I Y II, son para clase baja y media en donde la seguridad se caracteriza por las bardas y por un guardia de seguridad, lo que muestra que hasta en conjuntos urbanos existe la fragmentación social ya que cerca de estos se encuentra "El Porvenir" residencial alto que se caracteriza por una seguridad un poco más sofisticada.

Para concluir, Enríquez (2007), menciona que "los fraccionamientos cerrados en las ciudades fronterizas de, Tijuana, Nogales y Ciudad Juárez, son consecuencia de fragmentación urbana que refuerzan un escenario caótico y desarticulado. La fragmentación de las ciudades fronterizas fomenta procesos que tienden a la dispersión, a incentivar las distancias sociales así como a acentuar la segregación de los habitantes" (Enríquez, 2007:47). Esta conclusión a la que llega Enríquez no solo se puede evidenciar en las ciudades fronterizas, pueden ser mucho más palpables algunas cuestiones en estas pero no son exclusivas. Ciertamente este tipo de construcciones fomentan la separación tanto territorial como social de la población acentuando más la diferencia de clases sociales y

económicas, pudiendo observar esto reflejado en el territorio por medio de la fragmentación tanto territorial como social.

Entonces este tipo de urbanizaciones se convierten en espacios alejados, fragmentadores de la colectividad urbana y de la población ya que solo algunos miembros de las clases sociales altas y medias pueden acceder a ellos y un grupo mayoritario de la población tienen que conformarse con los servicios, infraestructura y equipamiento que los gobiernos pueden brindarles.

Una característica especial que se identifica en este tipo de emprendimientos en México, es que son meros conjuntos habitacionales, y no son los mega emprendimientos conformadores de ciudades que se han realizado en Argentina, Brasil o Chile que contemplan no solo desarrollos habitacionales y espacios de recreación y áreas comunes, sino que consideran también equipamiento de salud y educación exclusivo para los miembros de las urbanizaciones, obviamente son desarrollo de ciudades para cierta clase económica.

Los estudios sobre urbanizaciones cerradas y el proceso de fragmentación urbana y social que estos están provocando en los diferentes países de América Latina son variados, pero tienen coincidencias que hacen que este fenómeno se pueda caracterizar para explicar lo sucedido en el municipio de Zinacantepec. Primero los autores coinciden que la característica de encerramiento se ha desarrollado desde épocas anteriores, la gran diferencia radica en que ahora es mucho más visible y tiene tintes más de exclusión social y diferenciación funcional. Los conjuntos urbanos como los conocemos se comenzaron a desarrollar desde principios de los años de 1950-1960 pero su gran auge se comenzó a dar desde el año de 1970 cuando se da la modificación del modelo económico en los países latinoamericanos, del estado benefactor a neoliberal que se caracterizó por la liberalización de la economía, el cual da pauta para que empresas privadas se asentaran en países subdesarrollados con restricciones legales mínimas o nulas (en algunos casos), lo que provocó que la especulación del precio del suelo aumentara y estas empresas se localizaran en lugares estratégicos donde les convenía a sus intereses económicos.

CUADRO 1 COMPARATIVO DE AUTORES Y CASOS DE ESTUDIO

FRAGMENTACION/VARIABLES	Estados Unidos: LOS ÁNGELES	Brasil: RIO GRANDE y PELOTAS	Buenos Aires Argentina: PILAR	Buenos Aires: NORDELTA	Santiago de Chile: CHICUREO	México: GUADALAJARA	México: CIUDAD JUÁREZ, NOGALES Y TIJUANA
Autor	José Prada Trigo	Paulo Rodrigues	Guy Thuillier	Michel Janoschka	Adriano Rovira Pinto	Wonne Ickx	José A. Enríquez Acosta
Año de aparición	Alrededor de 1960	1980	Mediados de 1990	1999	1992	1960, primera etapa y consolidación en 1980	1970
Distancia con el centro de la ciudad	Creadas lejos de la ciudad ya consolidada	18 kilómetros	A 50 kilómetros	30 kilómetros	Construcciones a pie de monte alejadas de la ciudad central.	Lejos de la ciudad central	Lejos del centro de la ciudad
Lugar/ubicación	Fuera del centro de la ciudad	Periferia de la ciudad de Rio grande	Zona metropolitana	Área Metropolitana de Buenos Aires.	Zona Metropolitana	Zona Metropolitana	En Tijuana están en periferia de la ciudad, en la zona oriente de Ciudad Juárez y de Nogales son pequeños grupos de vivienda fuera de la ciudad.
Conectividad (vialidades)		Rio Grande-Cassino y Rio Grande-Pelotas	Autopista Panamericana, casi exclusiva para los residentes de UC.	Esta UC es la más grande y es más una pequeña ciudad dentro de otra, con vialidades exclusivas para los residentes.	Vialidades construidas para mantener la conexión de las UC con el centro de la ciudad	Construcción de vialidades con la intención de mantener comunicada a la población de las UC con la ciudad.	Creación de vialidades que conectan a la ciudad central y al paso fronterizo.
Ingresos económicos de la población residente de la UC.	Población migrante, asiáticos e hispanos de ingresos bajos y medios	Ingresos altos.	Ingresos altos de familiar pequeñas en busca de espacios libres	Altos ingresos	Ingresos altos	Medianos y altos ingresos	Medios y altos

Servicios y equipamiento	Deficientes para la población de recursos económicos bajos (migrantes).	Enfocados a las clases altas, mejores vialidades, seguridad, exclusividad.	Polo comercial, hiper mercados con 150 comercios y hotel con 141 habitaciones, hospitales, escuelas, lago, cementerio, exclusivos para las UC.	Equipamiento de salud, educación, empleo, comercio, ocio, abasto, dentro de la misma urbanización.	Escuelas, cementerios, parques, centros comerciales y autopistas	Mejores servicios pagados por los habitantes, comercio.	Salud, educación, comercio
Tipo de vivienda	Grupos pequeños de vivienda precaria	Bloques de apartamentos para clases medias y conjuntos de viviendas para población de mayores ingresos	Vivienda homogénea, arquitectura similar, coherencia paisajística,	Viviendas residenciales de altos ingresos	Residencial	Residencial	Residencial y media
Tipos de vivienda con la que interactúa la UC	Barrios pobres.	Conjuntos de vivienda de población rica mezclada con viviendas autoconstruidas.	Conjuntos urbanos de clases altas, mezclados con zonas miseria conformadas por viviendas precarias en planchas, construidas una seguida de la otra.	Viviendas precarias autoconstruidas alrededor de Nordelta (ciudad pueblo).	Conjuntos de viviendas separadas por la morfología del lugar (salto de rana).	Conjuntos urbanos rodeados de viviendas autoconstruidas y precarias.	Vivienda autoconstruida precaria aledaña a los conjuntos urbanos de altos y medianos ingresos.
Régimen de Propiedad				Ejido comunal o Ejidal			Ejidal
Uso de Suelo	Suelos primordialmente agrícolas	Zonas agrícolas	Usos agrícolas	Agrícola	Morfología accidentada, conformado por cerros de altura media.	Agrícola.	Campos agrícolas

Fuente: elaboración propia con base en los estudios de caso

El cuadro 1 hace un resumen que caracteriza las variables identificadas en los distintos casos de estudio lo cual será una referencia para la selección de las variables que se utilizarán para la identificación de la fragmentación urbana en el municipio de Zinacantepec.

CONCLUSIONES DEL CAPITULO

En los casos analizados, las urbanizaciones cerradas se desarrollaron de manera distinta para Estados Unidos y para América Latina, de tal forma que el análisis se dividió en dos apartados con el motivo de generar una comparación de sucesos.

Los casos de estudio desarrollados en Estados Unidos y los generados en América Latina cuentan con una serie de características similares, las cuales hacen referencia al proceso que se da en las dos partes del continente, como la separación de estratos socioeconómicos, la exclusión y la generación de beneficios para cierta población por parte del gobierno. Para el caso Latinoamericano una las características es la construcción de urbanizaciones cerradas enfocadas a estratos socioeconómicos altos, mientras que en el caso Estadounidense se debió a la necesidad de separar a la población migrante de la residente.

Para el caso de Estados Unidos, la ciudad de los Ángeles fue la que atrajo mayor cantidad de población para los conjuntos urbanos en el año de 1960 esto ocasionado por la llegada de migrantes de asiáticos e hispanos, los cuales no fueron recibidos en el centro de la ciudad y se les relegó a suburbios localizados fuera de la misma, en donde no contaban con servicios públicos, marcando una diferencia entre los oriundos de los Ángeles y los migrantes. Para el caso de los países latinoamericanos el proceso de creación de urbanizaciones cerradas se dio del año 1970 en adelante, esto causado por el cambio en el modelo económico el cual pasó de ser de sustitución de importaciones a modelo neoliberal; esté fomento la instalación de empresas privadas y la llegada y consolidación de empresas inmobiliarias que promovieron una nueva forma de urbanización en las ciudades de América Latina, las urbanizaciones cerradas.

Existen ciertas características específicas, que son utilizadas para identificar a las urbanizaciones cerradas. Entre una de las más representativa es la localización. En el centro de la ciudad en la mayoría de las ciudades latinoamericanas, la vivienda deja de tener importancia ya que la localización de empresas prestadoras de servicios fomentó una mayor rentabilidad y la vivienda dejó de ser accesible, por tal motivo se fomentó la exclusión de la vivienda del centro de la ciudad, y se comenzó a construir en un segundo anillo de la misma. En el caso de la cercanía con el centro, tanto en el caso Norteamericano y los casos de América Latina existe cierta correspondencia ya que se identificó que se construyeron los conjuntos urbanos cerrados a kilómetros del centro de la ciudad, variando entre 18, 30 0 50 kilómetros, lo cual hace referencia a que los lugares

alejados de la ciudad, privilegiados por suelo barato y por su conectividad con el centro por medio de las vialidades, privilegiaron la ubicación de las urbanizaciones cerradas. Aunque en el inicio se dio el proceso de construcción de vivienda en la periferia, poco a poco se fue expandiendo el área metropolitana, y fue ahí donde se dio el mayor auge de construcción de urbanizaciones cerradas, privilegiadas por su conectividad con otros municipios y por su lejanía del centro, además de mantener alejada a la población no residente, fomentando así una autoexclusión.

Autores como Soja (2008), Scholz (2003), Janoschka (2002) y Veiga y Rivoir (2001) hacen referencia a esa separación de este tipo de Urbanizaciones Cerradas con respecto al centro de la ciudad, lo que significa que mantenerse alejados del mismo es indispensable, esa es una de las principales funciones de las urbanizaciones cerradas, mantener a la población apartada de la ciudad pero comunicada, ya que la mayoría de la población que reside en este tipo de viviendas trabajan en la ciudad y la conectividad funge como un elemento primordial de localización y como mercancía.

La ubicación de esta nueva forma de urbanizar el territorio tiene una característica especial, se presentan en la Zona Metropolitana, a kilómetros del centro de la ciudad, donde se están creando fragmentos de ciudades caracterizados por espacios diferenciados entre clases sociales en donde dependiendo del estatus económico se tiene acceso a viviendas, escuelas, servicios, diversión, etcétera. Estos espacios se pueden explicar por medio de los fragmentos urbanos globalmente integrados como lo menciona Scholz (2003), caracterizados por la industria fordista y con ciertas características de prestación de servicios pero más a nivel local, que requiere de muy poca población capacitada y mucha población obrera, estas características son fundamentales para explicar el fenómeno en Zinacantepec ya que no existen lugares en donde se dé la creación e innovación principalmente tecnológica, sino que se van integrando a lo que el mercado va proporcionando. Los lugares globalmente integrados se conforman por gente obrera o trabajadora dependiente de algún tipo de industria, y no tanto creadora.

Entonces para mantener a esta población conectada con sus centros de trabajo, consumo y ocio en la ciudad central, se dio la construcción de vialidades de acceso rápido que son las vías de comunicación que conectan a las urbanizaciones cerradas con el centro de la ciudad. Los diferentes países y principalmente los casos Latinoamericanos coinciden en que se construyeron vialidades como las de Rio Grande-Cassino o Rio Grande-Pelotas, en Brasil o la carretera Panamericana, en Pilar Argentina, con la intención de mantener el contacto de la población residente de las urbanizaciones cerradas con el centro de

la ciudad, pero dándole un plus a este tipo de vialidades, las cuales se caracterizaron por ser casi exclusivas para los residentes. Esta característica está relacionada con la localización a 15, 18 o 50 km del centro de la ciudad, antes mencionado, ya que se necesitan vialidades eficientes que conecten y que pueden ser de fácil acceso para los habitantes de las urbanizaciones cerradas ya que el contacto con el exterior es mayoritariamente por medio del automóvil.

Después de la distancia y la localización fuera de la ciudad central existen factores de tipo económico que dan como resultado otra diferenciación entre los miembros de las urbanizaciones cerradas. Para el caso de Los Ángeles, en Estados Unidos, la población integrante de las urbanizaciones estaba conformada por población migrante asiática e hispana, carente de recursos económicos. Lo que contrasta con el caso de los países latinoamericanos, ya que este tipo de urbanizaciones se crearon para población de ingresos económicos medios y altos, capaces de pagar por cierta comodidad para mantenerse fuera de la ciudad y lejos de la población no similar a ellos.

De tal manera que basándose en los ingresos de la población residente de las urbanizaciones cerradas, existe otra diferencia en cuanto a la prestación de los servicios públicos y el equipamiento que se brinda tanto en Los Ángeles como en los países de América Latina, ya que los servicios públicos prestados en la ciudad norteamericana fueron deficientes y de mala calidad para la población migrante y el equipamiento era nulo, la población no tenía acceso a muchos de los beneficios de las escuelas, hospitales, parques públicos, etcétera; en contraste con los servicios prestados a la población residente de las urbanizaciones cerradas de países latinoamericanos, ya que estos se dan de manera eficiente y en algunos casos las mismas instalaciones cuentan con su propio suministro o con plantas tratadoras, esto generándose a partir de cuotas pagadas por los propios residentes. En cuanto al equipamiento también se nota una diferencia y es notorio ya que en muchas de las urbanizaciones cerradas revisadas, la creación de equipamiento de educación, salud, ocio, y empleo se generó dentro de la misma urbanización con la intención de mantener a la población en su interior y sin contacto con otros que no cuentan con sus mismos estándares económicos.

Estas urbanizaciones generaron plusvalía para las inmobiliarias, las cuales crearon este tipo de vivienda para darle cierto estatus y satisfacer la necesidad de la población citadina la cual tenía la intención de mantener cierto contacto con la naturaleza y la tranquilidad. Para el caso de las urbanizaciones cerradas latinoamericanas, al estar estas dedicadas a la población de recursos medios-altos y altos, los servicios y equipamiento exigidos por la misma población son mucho más especializados, esto lo puede explicar Janoschka (2002), ya que menciona

que los actores ganadores por el cambio en el modelo económico en los países de Latinoamérica son las inmobiliarias, los prestadores de servicios privados, los shopping malls, los hospitales privados, entre otros que son a los que recurren en su mayoría, los habitantes de urbanizaciones cerradas por ser más eficientes en la prestación de los servicios requeridos.

Entonces, no solamente los servicios y equipamiento generaron diferenciación entre los miembros de las urbanizaciones cerradas, sino que también fue el tipo de vivienda que se construían para diferente clase socioeconómica. Las viviendas de los migrantes en la ciudad de los Ángeles se caracterizaron por ser de dimensiones pequeñas y de materiales de muy baja calidad, ubicadas en pequeños grupos fuera de la ciudad central mientras que las viviendas en las urbanizaciones cerradas en América Latina cuentan con características arquitectónicas similares, con más de un nivel de construcción, sus materiales de construcción son de mejor calidad, su coherencia paisajística y en muchas ocasiones sus acabados arquitectónicos, son particularidades que hacen observable la diferenciación en clase social y que se ven reflejados en el territorio.

Con respecto a estas particularidades y su efecto en la manera de urbanizar, Janoschka (2002) hace énfasis en que los ganadores en los cambios económicos generados en América Latina son los que generan el urbanismo en las ciudades basándose en la construcción de grandes emprendimientos como shopping malls, escuelas privadas y complejos residenciales privados que se construyen en lugares alejados de la ciudad central con suelo barato, lugares donde la población de recursos económicos bajos ve invadido su espacio por población de clases económicas más altas, manteniendo la diferenciación entre clases sociales por medio de la separación y la diferenciación.

Ahora bien la vivienda que se encuentra fuera de la urbanización cerrada es diferente, ya que para el caso de Los Ángeles, las urbanizaciones cerradas creadas para migrantes no eran tan diferentes a las viviendas que se encontraban fuera de la urbanización, ya que estaban conformadas por viviendas de escasos recursos igual que las que estaban dentro, esto por la localización ya que se construyeron dentro de barrios pobres. A diferencia de los países latinoamericanos, en donde las viviendas fuera de las urbanizaciones cerradas contrastan de tal forma que la mayoría son de autoconstrucción, precarias, de baja calidad arquitectónica y con separaciones prolongadas una de otra.

Estas diferencias reflejan la fragmentación urbana en los países latinoamericanos, con respecto a lo que mencionan Soja (2008), Scholz (2003) y Janoschka (2002), ya que coinciden en que las urbanizaciones cerradas llegaron a

invadir espacios caracterizados por estar habitados por población de escasos recursos económicos, con viviendas precarias y con nulos servicios públicos y que se vieron contrastadas con los conjuntos de viviendas residenciales y medias que se adueñaron del espacio e invadieron y se diferenciaron de la población oriunda.

Esta invasión al espacio también se dio auspiciada por los mismos dueños de los terrenos, los cuales vendieron sus ejidos o comunas de tal forma que estos espacios dejaron de producir, ya que eran zonas agrícolas, y se convirtieron en su mayoría en urbanizaciones cerradas de acceso vedado para no residentes.

Estas variables que se identificaron en los diferentes casos de estudio, muestran que para el caso de Los Ángeles fue diferente la creación de las urbanizaciones cerradas, pero que existen algunas correspondencias para con los casos latinoamericanos y que pueden ser utilizadas para identificar la fragmentación urbana generada en el municipio de Zinacantepec, el cual se encuentra inmerso en un contexto de metropolización como los casos de América Latina.

Indicadores como el tipo de vivienda, acabados de las mismas, las vías de comunicación, el equipamiento existente y los servicios ofrecidos en la zona, son características que pueden demostrar que en el municipio de Zinacantepec se está generando fragmentación urbana, la cual causa de una gran desigualdad territorial.

Los indicadores recopilados de los diferentes casos, y después del análisis de cada uno, son los siguientes:

- Características físicas de las viviendas
- Materiales de construcción
- Servicios públicos fuera y dentro de las urbanizaciones cerradas
- Equipamiento dentro y fuera de las urbanizaciones cerradas
- vialidades

Estas fueron seleccionadas tomando en cuenta que lo que se pretende identificar es la fragmentación urbana ocasionada por las urbanizaciones cerradas fuera de los conjuntos urbanos pero observando la conformación de las urbanizaciones cerradas y sus características para obtener una comparación entre lo que sucede fuera de la urbanización y lo que sucede dentro.

Capítulo 3 INCORPORACIÓN DEL MUNICIPIO DE ZINACANTEPEC AL PROCESO DE METROPOLIZACIÓN DE LA CIUDAD DE TOLUCA

INTRODUCCIÓN

El objetivo de este capítulo es describir el proceso de incorporación del municipio de Zinacantepec a la Ciudad de Toluca, con la intención de detallar el proceso que se dio para que Zinacantepec formara parte de la Zona Metropolitana.

De igual forma se añade un diagnóstico municipal retomando datos relevantes para la investigación como la población total del municipio, población no nacida dentro del mismo, población económicamente activa por rama de actividad, total de viviendas con acceso a los servicios básicos, el tipo y cantidad de vialidades dentro del municipio y los materiales de construcción de las viviendas con la intención de describir el proceso de desarrollo que vivió Zinacantepec en la etapa de incorporación a la Zona metropolitana y cuál fue su dinámica a través de los años.

Por último se agrega un listado con la información básica de las urbanizaciones cerradas que se retomarán en el capítulo 4.

1 PROCESO DE CONSOLIDACIÓN DE LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE TOLUCA Y LA INCORPORACIÓN DEL MUNICIPIO DE ZINACANTEPEC

La ciudad de Toluca, es la capital del Estado de México. Colinda al norte con el municipio de Temoaya y Otzolotepec; al noroeste con Almoloya de Juárez; al sur con Villa Guerrero, Coatepec Harinas, Calimaya, y Tenango del Valle; al sureste con Metepec; al este con Lerma y San Mateo Atenco y al oeste con Zinacantepec. Se encuentra localizada a 72 kilómetros del Distrito Federal (Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México, 2010). Zinacantepec inicia su incorporación a la Zona Metropolitana de la Ciudad de Toluca (ZMCT) antes del fin del siglo XX.

Según Sobrino (2003 y 2007) México pasó por tres fases en las cuales se observó el proceso de metropolización en el país basándose en tres variables principales: su crecimiento demográfico, el desarrollo económico y la

concentración de la población en ciudades. Estas fases las aplicó al caso de la zona metropolitana de la Ciudad de Toluca.

Primera Fase: Se dio de 1900 a 1940. El crecimiento demográfico por parte de las altas tasas de natalidad seguidas de altas tasas de mortalidad, ocasionado por la revolución, además del rompimiento del modelo liberal de crecimiento económico y el surgimiento del nuevo Estado Nacional en el país, fueron factores que caracterizaron esta etapa.

Segunda fase: está comprendida de 1940 a 1980. Se enfocó en la industrialización de las principales ciudades para la sustitución de importaciones, la protección comercial y la atención del mercado interno. Para esta fase la ciudad de Toluca ya estaba en plena etapa de expansión comercial, a través de las vías de comunicación y el ferrocarril que fungía como medio para el intercambio comercial con la ciudad de México y otras ciudades. Sobrino (2012) menciona que la conurbación y primera etapa de metropolización de Toluca inicia en los años setenta, de modo que hacia 1980 conforman la zona metropolitana seis municipios: Lerma, Metepec, Mexicaltzingo, San Mateo Atenco, Toluca y Zinacantepec. La incorporación de Toluca al sistema metropolitano de ciudades se da porque su base económica es industrial, contando con 2.6% de la producción manufacturera nacional.

“Una característica importante para la expansión de la mancha urbana de la ciudad de Toluca fue la construcción de *paseo Tollocan* a finales de los años 1960, que operó inicialmente como libramiento y periférico de la ciudad y como corredor económico. Concentró áreas de gran industria transformándose en el eje articulador de la ciudad, ampliando con ellos las redes de infraestructura y servicios, y mejorando la accesibilidad vial en todos los puntos de la ciudad” (Aranda, 2000:205-206).

Esta fue una de las detonantes del crecimiento acelerado de la ciudad hacia los municipios conurbados, ya que con la construcción de esta vialidad se conecta la ciudad de Toluca con municipios como Lerma, San Mateo Atenco, Mexicaltzingo y Zinacantepec.

En cuanto a la estructura urbana, la ciudad de Toluca se desarrolló a través de vías de comunicación que la conectaban con Morelia, México y Querétaro, ello la convirtió en una importante ciudad transformadora y exportadora de mercancías. En 1960 la ciudad estaba limitada al norte por el río Verdiguél, por el sur hasta la calle de Juan Álvarez, por el oriente hasta el panteón central y por el poniente al Paseo Colón, mantenía su forma compacta y con pocos asentamientos humanos periféricos, pero las vías de comunicación comenzaron a atraer

población hacia la periferia de la ciudad y sobre las vialidades de acceso a la ciudad. (Castillo, 1992).

Según Castillo (1992) la ciudad de Toluca para 1970 concentró la mayor parte de las actividades económicas, tanto la industria como la prestación de servicios y la población. Alrededor de la ciudad central se fueron localizando una serie de pequeñas localidades principalmente formadas por población incapaz económicamente de tener vivienda dentro de la ciudad y siendo principalmente obrera, que trajo cambios en la morfología de la ciudad y en la economía de la misma, dejando de lado la producción agrícola y ganadera y ahora incorporándose al sector secundario. Lo anterior ocasionó modificaciones en la interacción de la población, sus costumbres, sus hábitos, etcétera. Este proceso desencadenó una serie de conexiones con pequeños poblados a lo largo de las vías de comunicación, dándose así un proceso de expansión urbana y de mayor movilidad de la población de la ciudad de Toluca hacia sus áreas agrícolas y deshabitadas.

Con la conurbación que se dio con otros municipios por la creación de carreteras, Castillo (1992) menciona que Metepec junto con el municipio de Zinacantepec fueron de los primeros receptores de población. Metepec se convirtió en la principal atracción de conjuntos habitacionales dedicados a la población obrera trabajadora de las fábricas del corredor Toluca-Lerma, mientras que Zinacantepec comenzó a atraer población de bajos recursos que no podía solventar los gastos de vivir en el centro de la ciudad de Toluca por el alto costo que tenían los servicios, de tal forma que se comenzó a expulsar a la población del centro con la intención de atraer una mayor cantidad de servicios al centro, y Zinacantepec se convirtió en el receptor de esta población.

También para el año de 1970, sobre la carretera que lleva a la ciudad de Zitácuaro, se comenzó a consolidar un espacio receptor de bajos ingresos y marginal, como lo menciona Castillo (1992), tomando grandes porciones de suelo ejidal enfocada en el inminente crecimiento de la ciudad y la población. “Es por este eje y debido al intenso ritmo de urbanización, que se presenta en la zona que se observa ya la conurbación física con el municipio de Zinacantepec, ubicada al sur de la ciudad de Toluca, esta zona se caracteriza por la presencia de una extensa área agrícola y una serie de localidades que en este periodo podemos considerar un tanto alejada de la ciudad” (Castillo, 1992: 94) esta parte de la ciudad comenzó a incorporarse a la mancha urbana pero por la llegada de población de bajos recursos, que por el alto costo del suelo que se da cerca de la ciudad central, tuvieron que buscar suelo más barato para construir vivienda por tal motivo se fueron instalando cerca de las vías de acceso, como la carretera Toluca-Zitácuaro que todavía contaba con suelos ejidales y relativamente baratos.

Dentro de este espacio territorial comenzó la diversificación en el uso del suelo y se dio un crecimiento urbano determinado por la ocupación de suelos ejidales caracterizados por su alta productividad y que se convirtieron en espacios territoriales aptos para la construcción de vialidades, viviendas y servicios. Para 1976 la ciudad de Toluca contaba con una mancha urbana con una continuidad que incorpora al municipio de Metepec y Zinacantepec y se conectaba de tal forma que se volvió parte importante de la conectividad entre los tres municipios. Aranda (2000) menciona que una de las principales causas del crecimiento demográfico de los municipios aledaños a la ciudad de Toluca fueron resultado de:

“Las vialidades, sobre todo por su función estructuradora del territorio, y principalmente aquellas que permitieron demarcar los límites de la ciudad (...) hasta 1976 fue cuando se iniciaron los trabajos para que Toluca contara con tres salidas más, similares a paseo Tollocan, en el programa de carreteras urbanas: salidas y entradas de Toluca a Ixtapan hasta Metepec, Toluca-Valle de Bravo, hasta delante de Zinacantepec y la de Toluca-Ixtlahuaca, hasta Calixtlahuaca”. (Aranda, 2000: 151).

Estas carreteras fueron las principales salidas y entradas de población a la ciudad de Toluca, pero el crecimiento demográfico siguió su ritmo y las carreteras se vieron superadas por la población que transitaba por ahí, además de asentamientos humanos en suelos ejidales que también siguió creciendo y se convirtió en un problema.

Aranda (2000) menciona que para 1979 se llevó a cabo una conjunción entre los alcaldes de cuatro municipios conformadores de la zona metropolitana de la ciudad de Toluca y se formuló una prospectiva que dio como resultado que en 20 años en la Zona Metropolitana la población sería de alrededor de 800 mil habitantes. Los municipios de Toluca, San Mateo Atenco, Metepec y Zinacantepec hicieron algunos esfuerzos para realizar obras de infraestructura conjuntas con la intención de dotar de servicios de calidad a la población integrante de la Zona Metropolitana, por tal motivo se puso énfasis en la dotación de drenaje, vialidades, agua, vigilancia y transporte de los municipios mencionados anteriormente

Aranda (2000) describe que en cuanto al sector inmobiliario en el Estado, gracias a la dotación de infraestructura y servicios se dio la producción de vivienda, que trajo consigo un crecimiento poblacional y una expansión urbana lo que resultó en la instalación de industria y comercio provocando dispersión poblacional sobre las carreteras principales, tales como la Toluca-Zitácuaro.

Esta prestación de servicios y de vivienda atrajo a población migrante llevándolos a las periferias de los municipios contiguos, siendo de los principales

el municipio de Metepec, que comenzó con la intensificación de construcción de vivienda social, lo que de igual forma, por su ubicación, consolidó a Zinacantepec como un municipio capaz de albergar a población trabajadora del corredor Toluca-Lerma. Tales motivos intensificaron la construcción de vivienda y por ende la regularización de tenencia de la tierra se vuelve un trámite necesario para fortalecer el área urbanizable.

En el mismo año la conurbación de la ciudad de Toluca con los municipios de Metepec, Zinacantepec, San Mateo Atenco y Almoloya de Juárez, según Aranda (2000), arrojó una población de 1,064,000 habitantes que requerían ya de servicios municipales. Aranda aun no contempla para este periodo al municipio de Mexicaltzingo mientras que Sobrino si lo contempla.

Castillo (1992) menciona que a finales del siglo XIX y principios del XX se dio el detonante del crecimiento de Toluca, con la construcción del ferrocarril México-Toluca, que modificó la vida económica de la ciudad. Durante este periodo Toluca se convirtió en el centro comercial de la entidad y sus productos se vendían a otros estados de la República Mexicana y a la ciudad de México. Los cambios en la urbanización de la ciudad trajeron crecimiento económico y de población generada por la llegada de personas que salieron de la ciudad de México y de población rural que andaba en busca de empleo dentro de la ciudad.

Tercera fase: inicia en 1980 con el cambio del modelo económico de sustitución de importaciones por el modelo neoliberal, recomendado por el Fondo Monetario Internacional (FMI) enfocándose en la apertura comercial y un menor peso del Estado en funciones económicas. Toluca se ve incorporada a los papeles económicos y demográficos a principios de 1980 principalmente por el sismo de 1986, que expulsó a población de la Ciudad de México en busca de servicios, vivienda y empleo en ciudades aledañas (Sobrino, 2012).

“La ciudad de Toluca ha registrado un intenso proceso de urbanización, resultado fundamentalmente por su dinámica de crecimiento industrial convirtiéndose en su función económica predominante y motor de su base exportadora (...) con ello ha cambiado la configuración y fisonomía del territorio, de ser una zona rural y patrón de ocupación disperso, a una zona urbana con importante uso del suelo en industria y servicios concentrado en la ciudad” (Castillo, 1992:73).

Toluca cambió con el fin de incorporarse al nuevo modelo económico y modificó sus usos de suelo con el propósito de consolidarse como una ciudad industrial y prestadora de servicios, dejando de lado la producción agrícola lo que logró que la ciudad mantuviera una morfología más compacta del tipo clásica de las ciudades industriales.

De igual forma se fue gestando la metropolización de Toluca a consecuencia de la ampliación de las vías de comunicación. Los casos de los municipios de Lerma y Zinacantepec, como refiere Castillo (1992), son muy particulares, en la medida en que la actividad primaria y secundaria ocupan buena parte de su fuerza laboral y aunque Zinacantepec esté menos industrializado el mayor segmento de trabajadores oriundos del municipio laboran en otros municipios, principalmente en la industria del corredor Toluca-Lerma. El PCPEZ muestra que para el periodo 1970-1980 el proceso migratorio en el sistema urbano del Valle Toluca-Lerma, se dio un movimiento migratorio cercano a los 60,000 habitantes, este plan menciona que este movimiento de población se dio por la atracción que generó el corredor Toluca-Lerma, en donde se han localizado industrias, comercio y servicios de tipo regional (PCPEZ, 1993: 5-6).

El cambio en el modelo económico trajo consigo cambios a nivel social, económico y territorial, ya que la población comenzó a incorporarse a actividades económicas más de tipo industrial principalmente por la construcción del ferrocarril México-Toluca lo cual ocasionó una mayor producción y exportación de productos elaborados en el corredor Toluca-Lerma. Su cambio territorial más evidente fue el paso de ser una zona rural y productora agrícola a una zona industrial predominantemente, por tal motivo su población también era de otro tipo, ya no eran campesinos sino que se convirtieron en obreros y atrajeron mayor fuerza de trabajo de municipios aledaños.

Para Negrete (1994) mencionada en Hoyos (2005), en 1980 la ciudad de Toluca se catalogó como *ciudad grande*, una de las ciudades pertenecientes a la corona de descentralización de la ciudad de México, por su posición geográfica y conectividad que contribuye a una relación cotidiana como parte de su ventaja de capital de la entidad. El desplazamiento de la población hacia los municipios periféricos de la ciudad de México, en este caso a la ciudad de Toluca, fue causado por el sismo de 1985 ya que cuenta con una economía diversificada de tal forma que se fortaleció la industria en la periferia urbana, al tiempo que los servicios y comercio, satisfacen necesidades de la población que salió de la Ciudad de México. Por su ubicación compensa ventajas y desventajas mediante su infraestructura terrestre que le permite la vinculación de sus mercados laborales y turísticos, generando flujos de población, que definen la integración funcional constante con la ciudad de México. Para el año de 1980, según Castillo:

“La zona metropolitana de la ciudad de Toluca se caracteriza sobre todo por el predominio de actividades del sector secundario y terciario, sin embargo esta zona se estructura a partir del centro funcional de Toluca, pero aun en sus municipios conurbados la actividad primaria es muy significativa y día a día presenciamos una fuerte presión ante la

urbanización ya que el territorio se encuentra rodeado de innumerables tierras de cultivo, característica particularmente relevante en el caso de la zona metropolitana de Toluca” (Castillo, 1992:102).

La consolidación en las actividades secundarias y terciarias de la ciudad de Toluca ocasionó una serie de modificaciones para los municipios que formaron parte del proceso de metropolización de la ciudad de Toluca, cambiaron parte de su uso de suelo agrícola a suelos aptos para la industria y la prestación de servicios, facilitando así la incorporación de los municipios aledaños a este proceso.

Una de las características del proceso de expansión de la población en la década de 1980 fue la localización de fraccionamientos y colonias que se extendieron de oriente a poniente de la ciudad, teniendo como característica principal la localización de fraccionamientos conforme se van creando las vías de comunicación, formando un crecimiento radial.

“Es entonces que se cree que los fraccionamientos y colonias siguen los ejes estructuradores que parten del centro; se comienza a definir un sistema de ejes que corresponde a la comunicación oriente-poniente este se relaciona con los caminos hacia Zitácuaro y otras partes de la región. El proceso de crecimiento urbano en la ZMCT se ha caracterizado por la ocupación de extensas áreas agrícolas que quedaban como vacíos entre dos zonas urbanas, al existir un asentamiento que ha venido creciendo conforme crecen las vialidades” (Castillo, 1992:106).

Para el año de 1984, Castillo (1992) menciona que, ya se notaban seis zonas que representan la nueva configuración urbana de la periferia de Toluca, entre una de estas se encuentra la zona Oxtotitlán-Zinacantepec, que está caracterizado por una extensión de suelos ejidales que se consolidó como lugar receptor de población de bajos recursos, con asentamientos humanos irregulares, disminuyendo su uso y producción agrícola y carente de servicios e infraestructura básica que el estado no pudo brindar por su condición de irregularidad y por su localización, ya que estaban alejados del continuum urbano de la ciudad de Toluca. En las últimas décadas del siglo XX, la expansión de la Ciudad de Toluca hacia el poniente se caracterizó por asentamientos de bajos recursos, con compra ilegal de suelo por ser ejido, lo cual dio como resultado la no dotación de servicios públicos en la zona por parte del gobierno municipal. Los cambios han derivado en que la ciudad de Toluca creció en su morfología urbana de manera considerable desde 1976 a 1990, pasando de 25 km² a 55 km². Se debió al proceso de industrialización que vivió la ciudad con la formación del corredor industrial Toluca-Lerma, por lo cual se dio un proceso y cambio en las actividades económicas, ya

que la actividad agropecuaria pasó a segundo término, dentro de la economía del estado, dejando de ser una fuente de subsistencia para la población.

A finales de 1980, se anexa al municipio de Almoloya de Juárez a la dinámica metropolitana de la ciudad de Toluca, para conformar un total de siete municipios los cuales en 1988 concentró 3.3% de la industria nacional (Sobrino, 1994). Sobrino menciona que:

“El patrón de organización territorial de la metrópoli de Toluca se caracteriza por la existencia de un anillo central y dos contornos. *El núcleo central*, lo conforma la ciudad de Toluca definida por los censos de población; en el *primer contorno* se encuentran las localidades conurbadas del resto del municipio de Toluca, la totalidad de Metepec y asentamientos de Lerma (contiguos al corredor industrial) y Zinacantepec (sobre el margen de la carretera a Morelia. *El segundo contorno* se forma con el resto de los asentamientos conurbados de Zinacantepec y Lerma, más los existentes en Almoloya de Juárez, Mexicaltzingo y San Mateo Atenco” (Sobrino, 1994: 190).

Estos anillos que conforman el crecimiento urbano, se han visto caracterizados por el incremento en la producción industrial dentro de toda la zona metropolitana del Toluca. Estas tres partes en las que se divide la ciudad son de relevancia para esta investigación ya que el municipio de Zinacantepec se encuentra en el primer contorno caracterizado por una estructura muy diversa pero con características de diferencias socioeconómicas muy marcadas ya que, según Sobrino (1994) se entremezclan tres tipos de asentamientos:

- Unidades residenciales para población de ingresos medios y altos, con ocupaciones predominantes en servicios al productor e industria manufacturera.
- Antiguos pueblos y rancherías absorbidas por la mancha urbana, donde las ocupaciones predominantes se orientan a los servicios al consumidor y obreros industriales.
- Asentamientos y colonias de bajos recursos, con población ocupada en construcción, industria y servicios al consumidor. (Sobrino, 1994: 191).

Estas características de la ciudad se ven reflejadas en el territorio, principalmente sobre la carretera Toluca-Morelia, en donde el crecimiento urbano provocó esta serie de disparidades en cuando a la clasificación de la población por estrato socioeconómico. Estos tres tipos de asentamientos se reflejan en el municipio de Zinacantepec, principalmente en donde menciona Sobrino que se lleva a cabo la incorporación del municipio de Zinacantepec en la dinámica

metropolitana, la carretera Toluca-Morelia, en las localidades de San Luis Mextepec, Colonia Ojuelos y la carretera a Almoloya de Juárez.

En estas tres fases, entran los nuevos emprendimientos habitacionales, que anteriormente eran residenciales para población de altos recursos, pero que poco a poco también se ha ido incorporando a población de recursos medios y medios-bajos. En los años más recientes, como lo mencionan Iracheta y Pedrotti (2013), se dio el fenómeno de la venta de fraccionamientos en el territorio, tanto legal como ilegal, que consistía en la fracción de los lotes y su venta a población que salía de la ciudad con la intención de huir del ajetreo de la misma. En el año 2000 el gobierno del Estado de México promovió una política que consistía en una modalidad de desarrollo urbano conocido como “*conjuntos urbanos*”, que tiene la intención de estructurar y reordenar como una unidad espacial el trazo de la infraestructura vial, la división del suelo, la ubicación de edificios y la imagen de un sector territorial de un centro de población, estos desarrollos se convirtieron en la nueva modalidad de vivienda, pero con un plus, el auto encierro, lo que dio origen a las “*urbanizaciones cerradas*” tema de estudio de este trabajo y su caracterización en el municipio de Zinacantepec.

1.1 ZINACANTEPEC EN LA DINÁMICA DE LA ZMCT

En el caso del Municipio de Zinacantepec y su incorporación a la dinámica metropolitana de la ciudad de Toluca, se aplican también estas tres fases, pero la incorporación de Zinacantepec se da hasta el año de 1970, cuando se construye la carretera Toluca-Zitácuaro, que fue una de las carreteras enfocadas al traslado de mercancías y de personas de Toluca hacia otras partes del estado.

Fase uno 1900-1940. Para esta etapa el Plan de Centro de Población Estratégico de Zinacantepec (1993), menciona que “las localidades que conforman el centro de población estratégico, constituía poblados rurales, con amplias zonas de cultivo” (PCPEZ, 1993: 5). Esto muestra que hasta esta fecha la población oriunda del municipio se dedicaba a la producción agrícola, teniendo en cuenta que eran localidades principalmente rurales con población dispersa.

En esta etapa como lo menciona Sobrino (1992), se da el inicio en la conurbación con otros municipios del Estado de México. En esta década la población total del municipio era de 44,182 habitantes distribuidos en 76 localidades a lo largo de todo Zinacantepec, estas cifras muestran que no era significativa su población ni siquiera se considera entre los municipios urbanos del Estado, ya que su población era pequeña.

En esta década la población del municipio aún sigue manteniendo su fuerza de trabajo en las actividades agrícolas y agropecuarias, ya que la producción de alimento en el municipio ha sido uno de los principales motores de la economía local.

Fase dos 1940-1980: para esta fase del proceso de metropolización, Sobrino (1992) menciona que el municipio de Zinacantepec se incorporó a la dinámica metropolitana junto con otros cinco municipios. Para el año de 1960 Zinacantepec se caracteriza por contar con población primordialmente rural, con pocas localidades ya que promueve una dinámica de atracción de población hasta 1970 con la construcción de la carretera Toluca-Morelia (hoy Toluca-Zitácuaro).

El municipio de Zinacantepec alrededor de los años de 1970 inicia sus relaciones funcionales con la ciudad de Toluca, gracias a la expansión urbana que se produce por la expulsión de población de bajos recursos que vivía en las vecindades en el centro de la ciudad, y que tuvo que recurrir a la periferia con la intención de seguir manteniendo la conectividad con el centro de Toluca. De tal forma que la población se ubicó en las calles que conectan con la ciudad tal es el caso de la carretera Toluca-Zitácuaro, la cual se convirtió en la receptora de población de bajos recursos. Aunado a esto la ciudad de Toluca atrajo población de los municipios cercanos para trabajar en el corredor Toluca-Lerma, y Zinacantepec fue uno de los municipios de los cuales salía la población trabajadora del corredor (Castillo, 1992).

La carretera Toluca-Zitácuaro es la conexión principal de Toluca con el municipio de Zinacantepec y es parte importante para la configuración urbana actual del municipio, esta vialidad sirvió para mantener la afluencia de mercancías ya que las actividades económicas predominantes en los años de 1960 y 1970 fueron la industria y el inicio de la prestación de servicios en el centro de la ciudad después de la expulsión de la población que vivía en el centro. El crecimiento de la ciudad de Toluca y la expulsión de población del centro llevó a que en la vialidad Toluca-Zitácuaro se iniciara la consolidación de un corredor comercial que atrajo población de ingresos económicos bajos y medios, expulsados por el cambio en las actividades del centro de la ciudad.

La localización de población en esta zona atrajo la prestación de algunos servicios de bajo perfil, por ejemplo la instalación de pequeños negocios como, servicios de auxilio vial, negocios de comida, refaccionarias, talleres mecánicos, etc. Los cuales se fueron consolidando y con el paso del tiempo comenzaron a surgir otro tipo de servicios, mucho más especializados y variados. Tal atracción de servicios dio como resultado la instalación de FEMSA Coca-Cola en la década

de 1970 en el corredor comercial, una empresa de venta de todo tipo de artículos que es Bodega COMERCIAL MEXICANA en la década de 1980 y se funda Películas Plásticas S.A. de C.V. por parte de la empresa LA MODERNA, el 29 de diciembre de 1980, ubicándose en la colonia Ojuelos, siendo reubicada para el año 1992 a Atlacomulco. Estos tres negocios atrajeron a una mayor cantidad de población hacia la zona, consolidando poco a poco esta vialidad como un corredor comercial y habitacional.

El Plan de Centro de Población Estratégico de Zinacantepec (PCPEZ, 1993), muestra que el municipio está conformado por las localidades de San Miguel Zinacantepec, San Luis Mextepec, San Cristóbal Tecolotit, el Área conurbada con la Ciudad de Toluca, la Colonia Emiliano Zapata, Santa Cruz Cuauhtenco, San Juan de las Huertas, Colonia Jajalpa, San Antonio Acahualco, Colonia Morelos la Huerta y el cerro del murciélago, teniendo en cuenta que existían muchos asentamientos dispersos, solo se retoma información del centro de población.

Este plan revela una serie de datos de cuando el municipio se incorporó a la dinámica metropolitana a partir de los años de 1970 lo se reflejó en el crecimiento urbano que se dio en tres de las principales localidades de Zinacantepec: San Miguel Zinacantepec que es la cabecera municipal, San Luis Mextepec y San Cristóbal Tecolotit, lo cual era reflejo de la necesidad de incorporar suelo urbano para albergar dicho crecimiento y originó una gran dependencia económica y social con la ciudad de Toluca (PCPEZ, 1993: 5). Tres de las localidades más cercanas a la carretera Toluca-Zitácuaro son las que sirvieron como principales atractivos de la población que buscó vivienda cerca de la ciudad de Toluca, lo que fomentó el crecimiento urbano del municipio y el incremento de la población.

Para 1960, según el PCPEZ, la población total era de 19,109 habitantes y para el año de 1970 de 27,862 habitantes, con un incremento poblacional en la década de 8,753 habitantes lo que representa una tasa de crecimiento de 3.84 en el centro de población. En 1980 la población era de 43,336 habitantes, aumentando de 1970 a 1980 15,474 habitantes, con una tasa de crecimiento poblacional de 4.52. Estos datos revelan que el mayor crecimiento poblacional registrado en municipio de Zinacantepec se dio en la década de 1970, lo que muestra que la influencia de la construcción de la carretera Toluca-Zitácuaro y la expulsión de población del centro de la ciudad de Toluca, dio como resultado que el municipio de Zinacantepec recibiera mayor población en las localidades más cercanas a la carretera.

Estos movimientos de población se vieron reflejados en el proceso migratorio que se dio en el Valle de Toluca-Lerma ya que el PCPEZ menciona que

“se detectó un proceso migratorio detectado por el sistema urbano Valle de Toluca-Lerma en el cual se estimó que en la década de 1970-1980, el movimiento migratorio fue cercano a los 60,000 habitantes” (PCPEZ, 1993:5). Estos datos revelan que uno de los municipios receptores de estos movimientos migratorios ejercidos por el corredor Toluca-Lerma fue Zinacantepec, por su conectividad vial a través de la carretera Toluca-Zitácuaro.

Un factor importante en la consolidación de las localidades del municipio de Zinacantepec se dio por “el proceso de conurbación originado fundamentalmente al sur, por el impacto que ha generado la ampliación de la carretera Toluca-Morelia (hoy Toluca-Zitácuaro) por la construcción Ciudad Deportiva “Lic. Juan Fernández Albarrán” y al norte por la Venta ilegal de terrenos ejidales en 1974, amparada por el proyecto de lotificación realizado por la secretaria de la Reforma Agraria” (PCPEZ, 1993: 5). Mientras más se ampliaba la infraestructura carretera, principalmente la carretera Toluca-Zitácuaro, mayor era el crecimiento demográfico que se daba en el municipio y por ende se atraían otro tipo de instalaciones, como la construcción de Ciudad Deportiva “Lic. Juan Fernández Albarrán” que atrajo otro tipo de población y servicios a la zona.

Respecto a la población económicamente activa (PEA) para esta fase dos del proceso de metropolización, el PCPEZ muestra que en el sector primario, para el año 1960, la PEA fue de 8,587 habitantes, disminuyendo para el año de 1970 la PEA a 5,275 habitantes, para el año de 1980 la PEA aumentó en una pequeña cantidad siendo de 5,636 habitantes. En porcentajes el descenso se dio de la siguiente manera, 1960 78.13%, 1970 49.75% y para 1980 31.76%.

Para el sector secundario se dio un ritmo diferente al del primer sector, ya que en vez de bajar se dio un incremento en cada década. En 1960 la PEA en el sector secundario era de 1,360 habitantes teniendo 12.37% de población trabajando en este sector. Para 1970 la PEA en este sector fue de 2,397 dando un porcentaje de 22.60%. Para 1980 la población en este sector fue de 3,659 habitantes con un porcentaje total de 20.62%.

Respecto al sector terciario y la PEA que trabaja en esta rama de actividad, en 1960 la población trabajadora era de 1,044 habitantes con un porcentaje de 9.50%, para el año 1970 la población era de 2,131 con un porcentaje de población de 20.10% mientras que para el año 1980 la población era de 3,408 habitantes trabajando en el sector, con un porcentaje de 19.21%.

Estos datos muestran que para la década de 1970 se dio un importante crecimiento de las actividades productivas secundarias y terciarias, dejando de lado las actividades primarias las cuales fueron perdiendo PEA en cada década,

mientras que para los otros dos sectores esta población se vio incrementada y casi duplicada después de 1970, lo que se manifiesta en una importante atracción de la población hacia el corredor comercial en consolidación de la carretera Toluca-Zitácuaro, el centro de la ciudad de Toluca y el corredor Toluca-Lerma.

En esta segunda fase el municipio de Zinacantepec muestra su mayor crecimiento tanto urbano como demográfico, además de una mayor incorporación de actividades productivas en el municipio, se fomenta una mayor construcción de vialidades y se le da prioridad a la ampliación de carreteras regionales que fomentarían más el intercambio tanto de personas como de mercancías con otros estados y municipios.

Fase tres, 1980 en adelante: En el municipio de Zinacantepec se viene suscitando desde la década anterior una serie de cambios principalmente en las actividades económicas de la población y en el crecimiento demográfico de la misma.

En 1980 el número de habitantes del centro de población consistía en 43,336 mientras que para 1990 la población era de 56,404 habitantes, se dio un crecimiento demográfico de 13,068 habitantes resultando en una tasa de crecimiento para esta década de 2.67, este incremento y la tasa no es muy significativa, al considerar que antes se tenía una tasa de crecimiento de 4.52, lo que muestra un descenso en el crecimiento poblacional, pero es importante tomar en cuenta que se incorporaron otras localidades al conteo de población, lo que pudo resultar en la variación en las tasas de crecimiento.

En cuanto a las actividades económicas de la población, para el año de 1990 el sector primario contó con una PEA de 4,139 habitantes, 18.59% del total de PEA. Mientras que el sector secundario muestra que 8,367 habitantes trabajan en este sector, un 37.58% de la población activa del municipio. Por último el sector terciario tiene 7,984 habitantes trabajando en este sector representando un 35.86% de la población económicamente activa del municipio, según el Plan de Centros de Población de 1993.

Estos datos muestran que para esta década el sector primario quedó relegado de las actividades productivas de la población, mientras que los que comienzan a consolidarse son las actividades secundarias y terciarias en las cuales se desempeña la población económicamente activa del centro de población.

Respecto a las vialidades que conforman la infraestructura vial de Zinacantepec con el centro de Toluca y el corredor Toluca-Lerma, se encuentran la carretera federal Toluca-Morelia (ahora Toluca-Zitácuaro), la calle 16 de

septiembre que atraviesa el municipio de norte a sur, la carretera federal Toluca-Ciudad Altamirano (Toluca-Temascaltepec), y el antiguo camino Toluca-Zinacantepec que se encuentra en malas condiciones (PCPEZ, 1993: 11).

Otras de las vialidades importantes que se desarrollaron en el municipio de Zinacantepec para mantener la comunicación dentro y fuera del mismo, fueron las calles principales de acceso a cada una de las localidades que conforman el municipio, cada una de ellas al menos cuenta con una carretera ya sea de terracería o las más cercanas al centro de población pavimentadas o encementadas.

En esta etapa es cuando se da el inicio en la autorización de fraccionamientos, en el año de 1992 comenzando con el “Zamarrero” que es de tipo residencial, después se comenzaron a construir los condominios y por último la nueva modalidad del desarrollo urbano que son los conjuntos urbanos. Lo que tienen que ver con la división que se dio por contornos en cuanto al patrón de organización territorial de la metrópoli de Toluca y en donde Zinacantepec forma parte del primer contorno, principalmente sus localidades de San Luis Mextepec, colonia Ojuelos y la carretera a Almoloya de Juárez las cuales tienen características de contar con unidades residenciales para población de ingresos altos como Zamarrero y medios como CTM San Nicolás, por pequeños pueblos y colonias de bajos recursos. Las tres etapas se ven presentes en este contorno y que forma parte importante de la conformación e incorporación del municipio a la dinámica metropolitana.

En resumen, Zinacantepec pasó por las tres fases del proceso de metropolización al igual que Toluca, aunque su incorporación total es hasta finales de 1980 con la construcción de vialidades que conectaron a los dos municipios y que hicieron más fácil el traslado de mercancías y de personas.

El segundo contorno en el que se ubicó a parte del municipio es importante para el crecimiento tanto urbano como poblacional de Zinacantepec, ya que incorpora características de población de altos recursos conviviendo con población de recursos medios y altos que se van separando conforme a actividades productivas y las viviendas, y esto último es lo que se tratara en esta investigación.

1.2 CONTEXTUALIZACIÓN DEL MUNICIPIO DE ZINACANTEPEC, 1990-2010

El periodo que se utiliza, 1990-2010, tiene correspondencia con dos aspectos:

- 1) La fragmentación urbana, que para entenderla se debe de describir al territorio desde antes de la llegada de las Urbanizaciones Cerradas, periodo que corresponde a la década de 1980.
- 2) La creación de Urbanizaciones Cerradas en el municipio, a partir de 1990, con la descripción de sus características físicas de tal forma que muestran una cronología en cuanto al tiempo de aparición de las urbanizaciones cerradas y los cambios ocurridos territorialmente en las zonas de estudio.

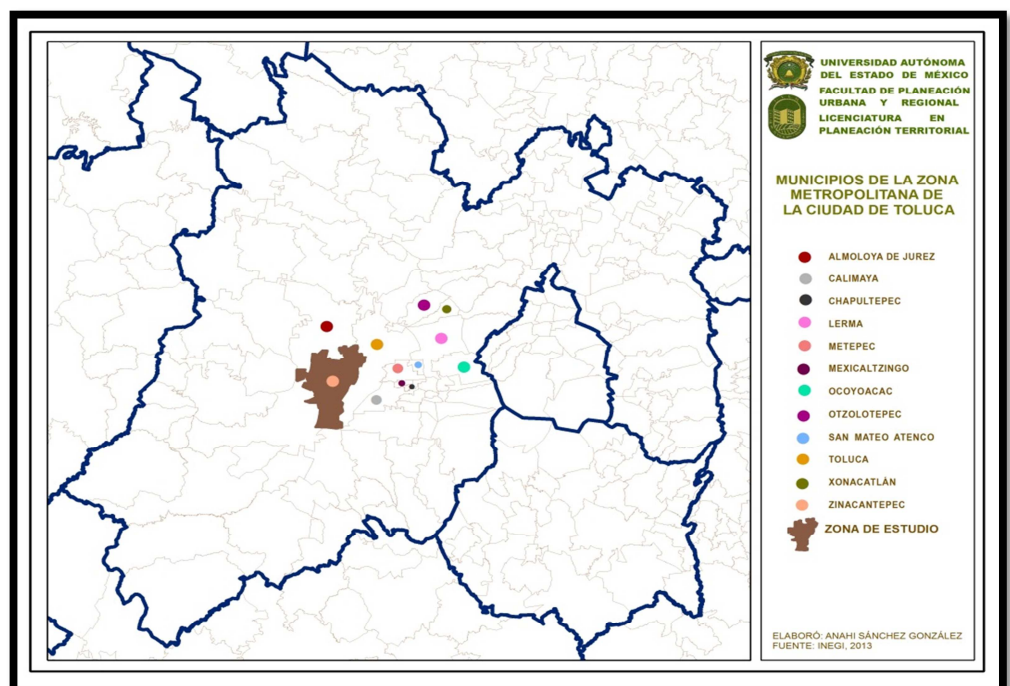
Esta segunda parte es la que se describirá a continuación.

1.2.1 LOCALIZACION

El municipio de Zinacantepec se encuentra ubicado en la Región XIII Toluca. Colinda:

- ❖ Al Norte con el Municipio de Almoloya de Juárez,
- ❖ Al sur con el Municipio de Texcaltitlán,
- ❖ Al Este con el Municipio de Toluca y Calimaya,
- ❖ Al Oeste con el Municipio de Temascaltepec y Amanalco de Becerra
- ❖ Al sureste con Villa Guerrero y Coatepec Harinas

Imagen 1
ubicación de
Zinacantepec
en la Zona
Metropolitana
de la Ciudad de
Toluca



Fuente: Elaboración propia.

El municipio se encuentra conformado por una extensión territorial de 30,918.10 hectáreas, conforme a la gaceta de gobierno publicada el 5 de febrero del año 2014. En cuanto a su población, el municipio de Zinacantepec, para el año 2010 contaba con una población de 167,759 habitantes de los cuales 82,106 son hombres y 85,650 son mujeres. (Gaceta de Gobierno, Municipio de Zinacantepec, 2014).

1.2.2 POBLACIÓN

Al realizar una comparación del crecimiento demográfico desde 1990, Zinacantepec contaba con una población de 83,197 habitantes y un total de 14,296 viviendas. Para el 2010 su población fue de 167,759 habitantes, con un total de 37,665 viviendas (INEGI, 1990 y 2010), lo datos muestran que la población se duplicó al igual que las viviendas en 20 años, lo cual caracteriza a los municipios conformadores de las zonas metropolitanas, debido a la incorporación de población que sale de la ciudad central en busca de servicios y principalmente vivienda.

Tabla 1 Crecimiento Demográfico y Viviendas en Zinacantepec, 1990-2010

AÑO	TOTAL DE POBLACIÓN HABITANTES	TOTAL DE VIVIENDAS
1990	83,197	14,296
1995	105,566	19,214
2000	121,850	23,639
2005	136,167	28,456
2010	167,759	45,218

Fuente: elaboración propia en base a datos de INEGI (1990, 1995, 2000, 2005 y 2010)

La tabla 1 muestra que la población del municipio se duplicó en veinte años, pasando de 83,197 habitantes en 1990 a 167,759 en el año 2010. En cuanto a las viviendas la cantidad casi se triplica, pasando de 14,296 en 1990 a 45,218 viviendas en 2010, importante mencionarlo ya que la localización de urbanizaciones cerradas comienza a realizarse a partir del año 1992, con la autorización del “Zamarrero”, lo cual se explicará más adelante.

En cuanto a la tasa de crecimiento media anual (TCMA) los datos arrojan lo siguiente:

Tabla 2 Tasa de Crecimiento Media Anual de Zinacantepec 1990-2010

MUNICIPIO	POBLACIÓN 1990	POBLACIÓN 2010	TCMA 1990- 2010 %
ZINACANTEPEC	83,197	167,759	3.57

Fuente: Elaboración propia con datos del ITTER, INEGI, 1990-2010

La tabla dos hacer referencia a que la tasa de crecimiento media anual del municipio de Zinacantepec es mucho mayor que la que se tiene para el Estado de México, ya que para este es de 2.20%, y el de Zinacantepec es de 3.57, 1.37% mayor que la media estatal.

En cuanto a la migración existente en la zona, la población que no nace dentro del municipio pero que reside ahí es de gran importancia, ya que esta población es mayoritariamente la que llegó a residir a las urbanizaciones cerradas localizada en el municipio, de ahí la importancia de su incorporación a la investigación. En cuanto a la población que no es oriunda del municipio la tabla 4 muestra los datos:

Tabla 3 Población no Nacida en el Municipio de Zinacantepec 1990-2010

MUNICIPIO	1990 TOTAL	POB. NO ORIUNDA	2000 TOTAL	POB. NO ORIUNDA	2010 TOTAL	POB. NO ORIUNDA
Zinacantepec	83,197	*	121,850	3,797	167,759	9,030

*no existen datos de la población no nacida dentro del municipio, es por eso que no será retomado el año de 1990 para la comparación de población no nacida en Zinacantepec.

Fuente: elaboración propia con datos de ITER, INEGI 1990, 2000, 2010

La tabla tres indica que la población para el año 2000 es de 121, 850 habitantes de los cuales 3,797 lo cual representa un porcentaje de 3.12% de la población no nacida en Zinacantepec, para el año 2010 su población es de 167,759 habitantes con una población no nacida dentro del municipio de 9,030 habitantes, lo que representa en porcentaje de 5.38% de la población total. Esto implica que ha llegado población al municipio pero no es representativa, lo que puede inferir que parte de la población residente en las urbanizaciones cerradas es oriunda del municipio.

1.2.3 POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA E INACTIVA

Las actividades económicas desarrolladas en un municipio marcan una característica importante en cuanto a las actividades que la población realiza para obtener recursos económicos. La siguiente tabla muestra la distribución de la población en cuanto a su ocupación en los sectores de actividad.

Tabla 4 Población por Sector de Actividad en Zinacantepec 1990-2010

ANO	POB. TOTAL	POB. SECTOR PRIMARIO	POB. SECTOR SECUNDARIO	POB. SECTOR TERCIARIO
1990	83,197	4,139	8,367	7,984
2000	121,850	3,115	13,943	17,003
2010	167,759	4,819	20,663	33,063

Fuente: elaboración propia en base a INEGI, ITER 1990-2000-2010.

Los datos mostrados en la tabla 4 por sector de actividad el municipio ha mostrado un progresivo abandono del sector primario dentro de las actividades económicas que realiza la población, ya que en 1990 pasó de contemplar a 4,139 trabajadores en el sector primario, a 3,115 población trabajadora en el año 2000, 1,024 habitantes menos de un periodo a otro, tal disminución se ve repuntada para el año 2010, la población ocupada en el sector primario aumentó a 4,819 habitantes, 1,704 habitantes más que en el 2000. La incorporación de programas de fomento al campo proporcionados principalmente por SAGARPA puede estar relacionada con el repunte de la población dedicada a la actividad primaria.

En tanto el sector secundario aumentó considerablemente en 10 años, pasando de 8,367 habitantes en 1990 a 13,943 habitantes trabajadores en el 2000, dando como resultado 5,576 habitantes más empleados en este sector, mientras que para el periodo 2000-2010, la población se incrementó de 13,934 a 20,663 habitantes ocupados en este sector, aumentando 6,720 habitantes.

Por último el sector terciario, es el que más desarrollo ha tenido, ya que para el año 1990 la población ocupada en este sector es de 7,984 habitantes y para el 2000 es de 17,003 habitantes, sobrepasando el doble de la población que estaba incorporada a este rubro en el año 1990. En el periodo 2000-2010, la población ocupada en el sector terciario casi se duplicó, pasando de 17,003 a 33,063 habitantes, dando como resultado una incorporación de la población a al empleo en la prestación de servicios.

El sector terciario es el que se ha ido consolidando por encima del sector secundario y el primario, con el paso del tiempo la prestación de bienes y servicios ha sido la que más empleos ha generado en el municipio, lo cual lleva una lógica de crecimiento económico, puesto que el municipio cuenta con una zona de prestación de bienes y servicios tanto al menudeo como al mayoreo, esto en el corredor de la carretera Toluca-Zitácuaro y en el centro del municipio.

1.2.4 PRINCIPALES RAMAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

Los sectores de actividad predominantes en Zinacantepec son los sectores secundario y terciario. En el sector secundario se encuentra: GRUPO EMBOTELLADOR CIMSA, S.A DE .C.V., BALLIN MEX, CARROCERIAS Y EQUIPOS MUNICIPALES S.A DE C.V., TUBOS DE CONCRETO DE TOLUCA S.A DE C.V., INDUSTRIA DE BOTANAS MEXICANAS S.A DE C.V., BARCEL S.A DE C.V., MOVILIARIO Y EQUIPO PARA COCINAS INDUSTRIALES S.A DE C.V., KHS MEXICO S.A DE C.V., TRINIUM S.A DE .C.V., COMERCAILIZADORA DE LACTEOS Y DERIVADOS S.A DE C.V. Y RPECIMATIC.

En cuanto al sector terciario de prestación de bienes y servicios se encuentran: NUEVA WAL-MART DE MÉXICO S DE RL DE CV., ELEKTRA DEL MILENIO S.A DE C.V., CONACEGA S.A DE C.V., SUPER 76, ORGANIZACIÓN CEDILLO, BODEGA AURRERA, COPPEL, OXXO's y ESTACIONES DEL GAS DEL VALLE. Aunque estas son las grandes empresas instaladas en el municipio, existen medianos y pequeños negocios que también están generando una gran cantidad de empleo dentro del mismo, dando lugar a una dinámica dentro del municipio en donde la población está decidiendo auto emplearse y dar empleo a población del municipio y sus localidades aledañas.

En cuanto a aspectos económicos, la población económicamente activa (PEA) es la cantidad de personas que se han integrado al mercado de trabajo, es decir, que tienen un empleo o que lo buscan actualmente. La población económicamente inactiva (PEI) comprende a todas las personas en edad de trabajar (12 años y más) que no participan en la producción de bienes y servicios porque no necesitan, no pueden o no están interesadas en tener actividad remunerada y población ocupada se clasifican atendiendo a la situación profesional en no asalariados (empleadores, empresarios sin asalariados y trabajadores independientes, miembros de cooperativas, ayudas familiares) y asalariados (públicos o privados).

**Tabla 5 Población Económicamente Activa e Inactiva en Zinacantepec
1990-2010**

AÑO	POBLACIÓN TOTAL	PEA	% PEA	PEI	% PEI
1990	83,197	22,263	26.76	32,399	38.94
2000	121,850	36,241	29.74	45,909	37.67
2010	167,759	62,919	37.50	59,918	35.71

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo de Población y Vivienda INEGI, ITER 1990, 2000 Y 2010

La tabla cinco muestra que en los tres periodos se ha dado un crecimiento en cuanto a la incorporación de la población a las actividades económicas. Entre el año 1990 y 2000 se dio un aumento de la población al mercado de trabajo pasando de 26.76% a 29.74% aumentando en 10 años 2.98% de la población en condiciones de trabajar. En cuanto al periodo 2000 al 2010 la población pasó de 29.74% a 37.50%, aumentando la población incorporada al mercado de trabajo en 7.76% en diez años, una cifra mucho mayor que el periodo 1990-2000, esto significa que la población tiene o busca más oportunidades de empleo y lo consigue, tal vez dentro del mismo municipio.

1.2.5 VIVIENDA Y SERVICIOS

La vivienda es uno de los aspectos más relevantes dentro de la investigación, ya que gracias a sus datos podemos determinar la calidad dentro de la misma en cuanto a los servicios públicos con los que cuenta y cómo estos son diferentes para los distintos tipos de población.

**Tabla 6 Viviendas Con Acceso a Servicios Públicos en Zinacantepec
1990-2010**

AÑO	TOTAL DE VIVIENDAS	TOT. VIV. CON ACCESO A AGUA POTABLE ENTUBADA	TOT.VIV CON ACCESO A DRENAJE Y ALCANTARILLADO	TOT.VIV. CON ACCESO A ENERGÍA ELÉCTRICA
1990	14,296	9,872	8,907	12,962
2000	23,639	16,816	17,274	21,611
2010	45,218	30,477	34,402	36,549

Fuente: elaboración propia con datos de INEGI, ITER 1990, 2000, 2010

De las 14,296 viviendas que la tabla 6 refiere, dentro del municipio en el año de 1990 las más vulnerables a la escasez de drenaje y alcantarillado fueron 4,424 viviendas esto en muchas ocasiones puede ser causado por la localización de la vivienda que se encuentra dispersa en el municipio, lo cual hace difícil la instalación de tal infraestructura ya que el costo es muy elevado si solamente se planea dotar de servicios públicos para una vivienda.

Para el año 2000 el indicador que salió con menos proporción de viviendas satisfechas fue el acceso a agua potable entubada, esto provocado en muchas ocasiones por la misma situación del drenaje y alcantarillado, la falta de recursos económicos para introducir agua entubada a una población pequeña, aunque en algunas localidades las redes de agua potable son suministrada por comisiones

de agua y no por organismos de OPDAPAS como el de Zinacantepec, pero aun así la escasez en 6,816 viviendas es alto.

En lo que respecta al año 2010, la cantidad de viviendas es de 45,218 de las cuales la mayor deficiencia es nuevamente la falta de agua potable entubada en la vivienda, siendo 14,741 viviendas las que no tienen acceso al vital líquido.

1.2.6 INFRAESTRUCTURA CARRETERA

La infraestructura vial del municipio de Zinacantepec está conformada por vialidades de carácter regional, primario y secundario. La junta local de caminos menciona que la longitud de vialidades en el municipio es de 111.4km, de los cuales 21.50 km corresponden a vialidades primarias pavimentadas, 55.64km corresponden a vialidades secundarias pavimentadas, 26.10km corresponden a vialidades secundarias revestidas y 7.90km son caminos rurales revestidos.

Tabla 7 Tipología de las Vialidades y Material de Construcción en Zinacantepec hasta el 2003

TIPO DE VIALIDAD	VIALIDAD	TIPO DE MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN
Regionales	Carretera federal Toluca-Zitácuaro Carretera federal Toluca Temascaltepec Carretera federal Toluca-Valle de Bravo Carretera estatal Toluca-Almoloya de Juárez	Pavimentada Pavimentada Pavimentada Pavimenta
Vialidades Primarias	Vialidad 16 de septiembre Vialidad José María Morelos Avenida Adolfo López Mateos Vialidad independencia Vialidad Miguel de la Madrid Avenida México Avenida Morelos Circuito Luisa Isabel Campos de Jiménez Cantú	Pavimentada Parte de terracería Pavimentada Pavimentada Parte de terracería Pavimentada Empedrada/pavimentada Pavimentada
Vialidades secundarias	Camino al Fraccionamiento Zamarrero Camino a San Antonio Buenavista Avenida Independencia Avenida canal Lerdo de Tejada Avenida José María Mórelos Avenida Lerdo de Tejada Camino a Tejalpa Camino a San Francisco Tlalcilcalpan Camino a San Antonio Acahualco Camino a Santa Cruz Cuauhtenco Avenida dos cercas	Pavimentado Terracería Parte de terracería Parte de terracería Parte de terracería Parte de terracería Terracería Pavimentada Parte de terracería Terracería Terracería

Fuente: Elaboración propia en base al Plan de Desarrollo Urbano Municipal de Zinacantepec, (2003).

La tabla siete indica que las vialidades que conectan a la ciudad de Toluca con el municipio de Zinacantepec son de especial relevancia ya que estas permiten el intercambio de población, mercancías y mejora la economía de la zona generando derrama económica y mayor empleo en el municipio.

2 URBANIZACIONES CERRADAS EN EL MUNICIPIO DE ZINACANTEPEC

La descripción de las urbanizaciones cerradas en el municipio de Zinacantepec sirve para listar lo sucedido dentro del municipio con la nueva forma de apropiación del territorio y el impacto territorial que este tipo de urbanizaciones están teniendo en municipios metropolitanos. Entre los impactos que están teniendo se encuentra la Fragmentación Urbana, tema de estudio de esta investigación.

Con la intención de entender lo que es una urbanización cerrada, en el capítulo 1 se hace una recopilación de conceptos de diferentes autores y se determinó que, para el caso de la presente investigación, una urbanización cerrada es una denominación académica-científica que se le da a un conjunto de viviendas con características semejantes en un territorio, separadas por barreras físicas: bardas, árboles, alambrados, etc. A esta manera de urbanizar, normativamente hablando, se le denomina condominio, fraccionamiento o conjunto urbano, y aunque algunos pueden ser cerrados o no, para el caso del municipio de Zinacantepec se seleccionaron únicamente los cerrados o restringidos por algún tipo de barrera que impide el acceso a la población no residente.

En este capítulo se describen las características legales de las Urbanizaciones Cerradas, las cuales están catalogadas en condominios, fraccionamientos o conjuntos urbanos existentes.

En el municipio se localizan 24 urbanizaciones cerradas, según datos oficiales proporcionados por la Dirección de Desarrollo Urbano del Municipio de Zinacantepec, la Secretaría de Desarrollo Urbano del Gobierno del Estado de México y un recorrido de campo realizado dentro del municipio, los cuales tienen las características siguientes mostradas en la tabla ocho:

Tabla 8 Urbanizaciones Cerradas autorizadas por la Secretaria de Desarrollo Urbano de Estado de México y la Dirección de Desarrollo Urbano del municipio de Zinacantepec 1992-2012

Nombre del conjunto urbano	Año de autorización	Empresa/promotor	Tipo de vivienda	N° de viviendas	Población	Ubicación
EL ZAMARRERO	1992	Edago de México S.A de C.V	Residencial	270	1,215	Calle Altamirano, Colonia Ojuelos
LA AURORA	1995	Inmobiliaria Basgar S.A de C.V	Residencial	135	608	Calle Ignacio López Rayón, Barrio de San Miguel
LA ESPERANZA	1995	Lugarda Espinoza Ezeta	Residencial	183	824	Calle Ignacio López Rayón, Barrio de San Miguel
CTM SAN NICOLAS	2001	C. Antonio Pliego Gutiérrez	Interés Social	289	1,368	Calle Antonio Pliego Villalba, Rancho San Nicolás
HACIENDA LOS CARRETEROS	2002	Francisco Carretero	Media	15	68	Calle Venustiano Carranza, Santa Cruz Cuauhtenco
EL PORVENIR	2004	Inmobiliaria Basgar S.A de C.V	Interés Social	905	4,073	Carretera Almoloya de Juárez
LA LOMA I	2005	Promotora Tania S.A de C.V.	Interés Social	2,177	9,797	Carretera Almoloya de Juárez
PRIVADAS DE LA HACIENDA	2005	FGPV1 S.A de C.V	Habitacional Medio	468	2,106	Carretera Tecaxic, ex Hacienda Serratón
HACIENDA CASA GRANDE	2005	Ángel Carranza Vera	Habitacional Tipo Medio	30	135	Calle San Jorge, Colonia Ojuelos
LA LOMA II	2007	Promotora Tania S.A de C.V	Tipo Mixto, Habitacional, Interés Social, Comercial y de Servicios	2,356	10,602	Carretera Almoloya de Juárez
BOSQUES ICA	2007	Viveica S.A de C.V	Popular y Medio	316popular 1,742 medio	9,261	Avenida Ignacio Manuel Altamirano, San Luis Mextepec.
PASE DE LA GAVIA	2008	Administradora rio Lerma S.A de C.V.	Habitacional popular	49	221	Calle Antonio Pliego Villalba, San Luis Mextepec
HACIENDA SAN MIGUEL	2008	Desarrolladora P.H.S de R.L de C.V	Habitacional Popular	54	243	Calle Antonio Pliego Villalba, San Luis Mextepec
PASEO DE LA NORIA	2008	Administradora rio Lerma S.A de C.V.	Habitacional Popular	60	270	Calle Antonio Pliego Villalba,

HACIENDA SANTA MÓNICA	2008	Desarrolladora P.H.S de R.L de C.V	Habitacional Popular	60	270	San Luis Mextepec Calle Antonio Pliego Villalba, San Luis Mextepec
HACIENDA SAN JUAN	2008	Desarrolladora P.H.S de R.L de C.V	Habitacional Popular	44	198	Calle Antonio Pliego Villalba, San Luis Mextepec
HACIENDA LA VICTORIA	2008	Desarrolladora P.H.S de R.L de C.V	Habitacional Popular	52	234	Calle Antonio Pliego Villalba, San Luis Mextepec
HACIENDA XALPA	2008	Desarrolladora P.H.S de R.L de C.V	Habitacional Popular	27	122	Calle Antonio Pliego Villalba, San Luis Mextepec
HACIENDA SAN JOSÉ	2008	Desarrolladora P.H.S de R.L de C.V	Habitacional Popular	58	261	Calle Antonio Pliego Villalba, San Luis Mextepec
CONDOMINIO MARIA DE LA LUZ	2009	Néstor Ramírez Ramírez	Tipo residencial	25	113	Calle Leona Vicario, Barrio de la Veracruz
LAS FLORES I	2010	Las Flores	Tipo Medio	30	135	Carretera Tecaxic, Ex Hacienda Serratón
LAS FLORES II	2010	Las Flores	Tipo Medio	14	63	Carretera Tecaxic, Ex Hacienda Serratón
BOSQUES DEL NEVADO I	2012	Casa Metropolitana S.A de C.V	Habitacional de Interés Social, Popular y Medio	293	1,319	Calle Porfirio Díaz #215, San Juan de las Huertas
BOSQUES DEL NEVADO II	2012	Casa Metropolitana S.A de C.V	Habitacional de Interés Social, Popular y Medio	909	4,091	Calle Porfirio Díaz #215, San Juan de las Huertas

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la página de la Secretaría de Desarrollo Urbano del Gobierno del Estado de México e información proporcionada por la Dirección de Desarrollo Urbano del Municipio de Zinacantepec.

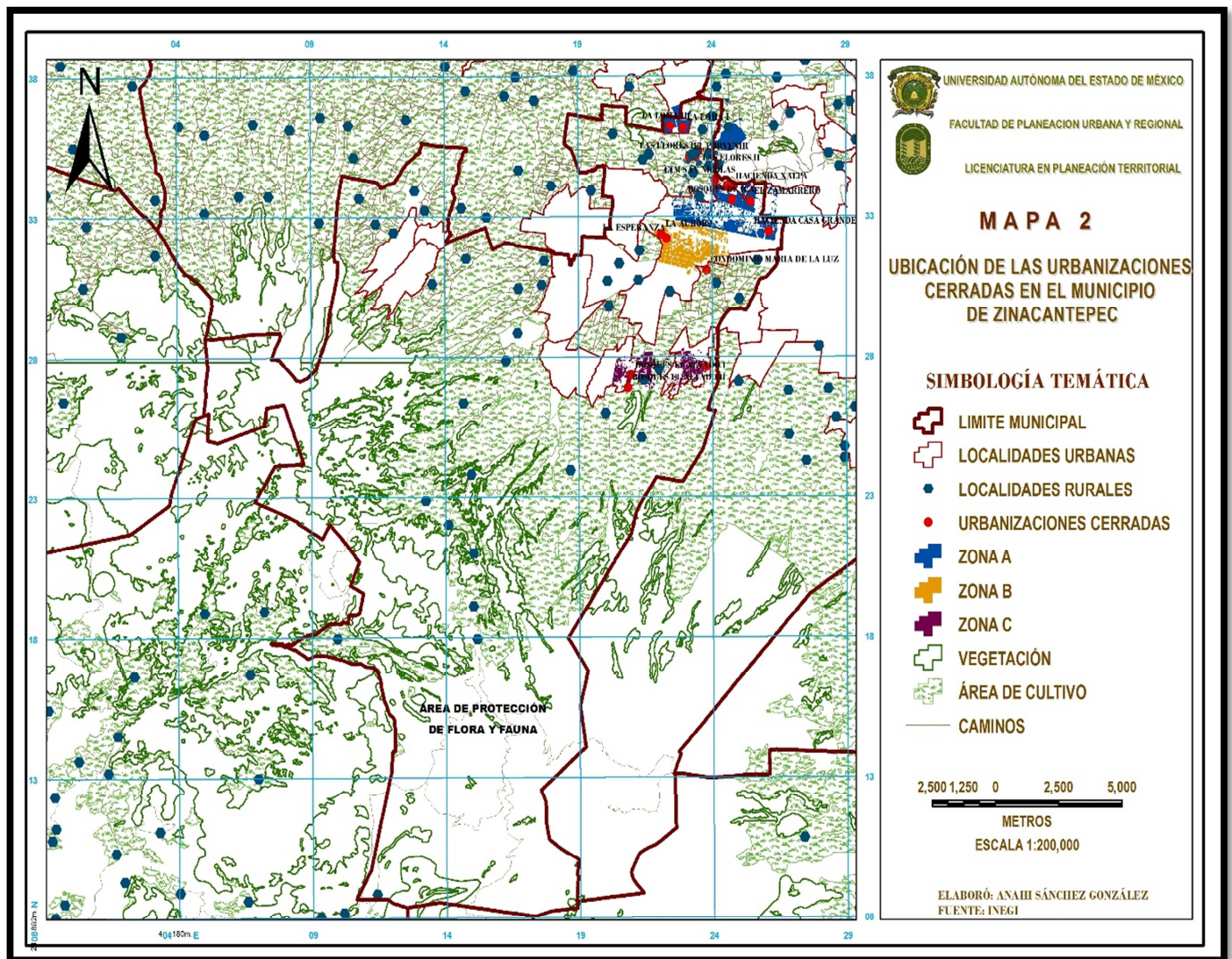
El cuadro dos muestra que el inicio en la construcción de urbanizaciones cerradas en el municipio de Zinacantepec fue muy lento ya que para la década de 1990 se dio la construcción de tres urbanizaciones cerradas de las cuales la primera, “El Zamarrero”, se construyó en la periferia de la ciudad de Toluca, las otras dos se localizaron dentro de dos barrios que conforman la cabecera municipal, también catalogados como de tipo residencial.

Para la siguiente década caracterizada por los años de 2000-2010 se dio un auge en la construcción de urbanizaciones cerradas, ya que de las 24 que se registraron 17 se autorizaron en esta década, marcando un auge en la edificación de este tipo de emprendimientos, sin embargo la clasificación de la vivienda ya no

fue residencial más bien se comenzaron a construir de tipo popular, interés social y medio, lo cual atrajo a otro tipo de población a la zona.

Para el año 2010-2012 la construcción de vivienda se vio dividida en dos zonas, dos de las urbanizaciones se construyeron dónde está el auge inmobiliario anteriormente descrito y las últimas dos se construyeron en el sur del municipio.

El mapa 2 muestra la distribución y localización de cada una de las urbanizaciones cerradas localizadas en el municipio de Zinacantepec.



CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO

Este capítulo hace referencia a cómo el municipio de Zinacantepec se incorpora al proceso metropolitano de la ciudad de Toluca. Proceso que se dio para que el municipio de Zinacantepec formara parte de la Zona Metropolitana de la Ciudad de Toluca, esto con el propósito poner en contexto que la localización de las urbanizaciones cerradas fue un resultado de la metropolización de la ciudad de Toluca.

Zinacantepec se incorpora a la dinámica metropolitana básicamente por la conexión que se da con la ciudad de Toluca, después de 1970, con la construcción de la carretera Toluca-Zitácuaro. Esta carretera fue una de las principales vías de acceso para que la ciudad de Toluca intercambiara productos de la industria con ciudades como Morelia. Esta al ser una importante vía de paso comienza a atraer población que empezó a salir del centro de la ciudad y buscó vivienda fuera de la misma pero que con vías de acceso rápido para mantener los empleos, esto trajo consigo la localización de pequeños negocios de bajo perfil, establecimientos de comida, refaccionarias, talleres mecánicos, pequeñas tiendas que servían de abastecimiento para la población que iba de paso sobre esta carretera.

La carretera Toluca-Zitácuaro atrajo población que salió del centro de la ciudad en búsqueda de vivienda, esto por ser una vialidad de acceso rápido a la ciudad, aunque la dotación de servicios públicos fue la principal problemática a la que se enfrentó la población ya que al encontrarse lejos del continuum urbano, la ampliación de las redes de infraestructura, principalmente de agua y drenaje, no pudo llevarse a cabo por el gobierno local.

Para el municipio de Zinacantepec en particular, la salida de la población del centro de la ciudad de Toluca, fue detonante para que su población se incrementara en las principales localidades del municipio, San Cristóbal Tecolotlán, San Miguel Zinacantepec (cabecera municipal) y San Luis Mextepec. Esta última colinda con el municipio de Toluca y fue la que comenzó a atraer mayor población lo que trajo consigo un incremento en la construcción de vivienda pero también de pequeños negocios a orillas de la carretera Adolfo López Mateos.

Esta carretera para 1980 comenzó a atraer otro tipo de servicios, industria como la embotelladora Femsac Coca-Cola, Bodega Comercial Mexicana y una planta de LA MODERNA, lo que detonó mayor atracción poblacional, consolidando poco a poco esta vialidad como un corredor comercial más especializado. Los cambios sucedidos en el corredor comercial, también acarrearón cambios en la conformación socio territorial del municipio ya que comenzó a ampliar el

continuum urbano desde la vialidad hacia parcelas que estaban dedicadas a la producción de alimentos y crianza de ganado.

El municipio creció de manera rápida, esto después de que se inicia la construcción de urbanizaciones cerradas principalmente de grandes dimensiones, dando como resultado que la población se duplicara y el número de viviendas casi se triplicara en 20 años. En cuanto a los datos de la población que nos es oriunda del municipio con respecto al total, los datos arrojan que solo ES un 5%.

En cuanto a los servicios públicos prestados a las viviendas del municipio, los datos arrojan que la mayor deficiencia que existe en cuanto a la dotación los servicios, se da en el aspecto de agua entubada, drenaje y alcantarillado, situación que se da por la dispersión de viviendas en el municipio.

En cuanto a sus características económicas el municipio de Zinacantepec ha sufrido cambios sustanciales en cuanto a las ramas de actividad de la población, situación que ha pasado con muchos municipios que se han incorporado a dinámicas metropolitanas. Zinacantepec dejó de ser principalmente agrícola y se incorporó para desempeñar funciones económicas al sector secundario y terciario, con una población principalmente obrera que se desplazaba desde el municipio hasta el corredor Toluca-Lerma o al centro de la ciudad de Toluca.

Respecto a la conectividad vial del municipio, esta se encuentra compuesta por una red de carreteras Federales, Estatales y municipales conformadas por carreteras de acceso principal a todas las localidades que forman parte del municipio. En cuanto a sus condiciones físicas, existen variaciones siendo las que tienen menor atención las que son responsabilidad del gobierno local.

Por último, los datos de las urbanizaciones cerradas utilizadas para el estudio de fragmentación urbana en Zinacantepec, muestran que las principales urbanizaciones cerradas autorizadas fueron construidas para población de recursos económicos altos ya que están catalogadas como de tipo residencial, mientras que ya para el año 2000 se comienzan a construir emprendimientos de mayores dimensiones para población de recursos económicos medios y medios-bajos. Estas urbanizaciones se han localizado a lo largo de todo el municipio.

Capítulo 4 FRAGMENTACIÓN URBANA Y URBANIZACIONES CERRADAS EN

ZINACANTEPEC

INTRODUCCIÓN

Este capítulo tiene como objetivo detallar la fragmentación urbana causada por urbanizaciones cerradas en el municipio de Zinacantepec por medio de la selección y descripción de las variables extraídas del capítulo dos, esto a partir de las características de las viviendas dentro del municipio.

En el capítulo se caracterizan las 24 urbanizaciones cerradas que se encuentran en el municipio de Zinacantepec, integradas por condominios, fraccionamientos y conjuntos urbanos. Además se describen las variables utilizadas para entender la fragmentación urbana provocada por las urbanizaciones cerradas, estos son: ubicación geográfica, viviendas al interior y exterior de la urbanización cerrada, servicios básicos prestados al interior y exterior de la urbanización, equipamiento existente al interior de las urbanizaciones y en la localidad e infraestructura carretera.

1 CARACTERIZACIÓN DE LAS URBANIZACIONES CERRADAS DEL MUNICIPIO DE ZINACANTEPEC

La descripción de las urbanizaciones cerradas se compone de la selección de los 24 conjuntos urbanos, fraccionamientos y condominios que se encuentran en el municipio de Zinacantepec, se hizo una descripción cronológica con la intención de identificar de qué manera se fueron desarrollando, cuál es la ubicación y cómo han evolucionado a través de los años.

Para una mayor comprensión se realizó una división por décadas de autorización de las urbanizaciones cerradas, comenzando con la descripción del municipio una década antes de la construcción del primer emprendimiento (1980-1990), siguiendo con la década en que se autorizaron los primeros emprendimientos (1990-2000), después la época de auge en la autorización y construcción de este tipo de desarrollos habitacionales (2000-2010) y por último la más reciente autorización y construcción de urbanizaciones cerradas en Zinacantepec (2010-2012), lo anterior con la intención de describir el desarrollo y evolución de este tipo de urbanizaciones y cómo fue la trayectoria de ubicación y sus consecuencias en el municipio.

Para caracterizar a la vivienda se retomó el Código Financiero del Estado de México. Legalmente, dentro del Código Financiero del Estado de México y municipios vigente, existen una serie de características las cuales tiene que cumplir una vivienda para ser categorizada dentro de un tipo específico de construcción, y de tal forma esto dará la pauta para darle el valor, en tal caso, a la vivienda en términos monetarios. El código determina en su Título I, Artículo III, Fracción XL, que:

“*Vivienda*: es la prevista en la fracción I del artículo 5.37 del Código Administrativo del Estado de México y que se refiere a los tipos siguientes:

- A) SOCIAL PROGRESIVA: aquella cuyo valor al término de la construcción o adquisición no exceda de 285,586 pesos.
- B) INTERÉS SOCIAL: la que tenga al término de la construcción o adquisición un valor mayor a 285,586 pesos y menor o igual a 371,263 pesos.
- C) POPULAR: la que tenga al término de la construcción o adquisición un valor mayor a 371,263 pesos y menor o igual a 542,615 pesos.
- D) MEDIA: la que tenga al término de la construcción o adquisición un valor mayor a 542,615 pesos y menor o igual a 1, 536,973 pesos.
- E) RESIDENCIAL: la que tenga al término de la construcción o adquisición un valor mayor a 1, 536, 973 pesos y menor o igual a 2, 554,698 pesos.
- F) RESIDENCIAL ALTO Y CAMPESTRE: la que tenga al término de la construcción o adquisición un costo que exceda los 2, 554, 698 pesos.”
(Código Financiero del Estado de México y Municipios, 2014).

Con la clasificación anterior se puede decir que los desarrollos están en función de sus costos determinados por el tipo de material utilizados, los metros de construcción, los acabados de las viviendas, entre otros factores, que establece el costo final de la propiedad y que será característica importante para determinar la fragmentación urbana en el municipio de Zinacantepec.

1990-2000: INICIO DE LAS UC² EN ZINACANTEPEC

En la década de 1990, Zinacantepec comienza a tener un crecimiento de la población de manera significativa, pasó de tener una población de 83,197 habitantes a 121,850 habitantes para el 2000, teniendo un crecimiento poblacional de 38,653 habitantes por año y con una tasa de crecimiento de 4.64%.

² **UC**: abreviación del termino Urbanización Cerrada que se utilizó durante la redacción con la intención de hacer menos repetitivo el termino y más ágil la lectura del documento.

En cuanto a las actividades económicas realizadas por los habitantes del municipio, para este mismo año se muestra que la población va alejándose cada vez más del sector primario, en cuanto al área de actividad, ya que solo contaba con una población de 4,139 personas dedicada a las labores del campo de un total de 83,197 habitantes. De tal forma que la población muestra mayor atracción hacia el sector secundario, teniendo 8,367 habitantes de un total de 83, 197. El sector terciario también está comenzando a atraer más población en esta década existen 7,984 habitantes trabajando en este sector.

El tipo de vivienda que presenta el municipio, en su mayoría, es de autoconstrucción, sin pautas arquitectónicas definidas y con diferentes dimensiones tanto de terreno neto como bruto, la única característica semejante es que se están localizando a lo largo de las vialidades con la intención de acceder rápidamente al transporte, empleo, ocio, abasto o porque el suelo es barato debido a que es ejido. En cuanto a los servicios prestados a las viviendas, los datos del Censo General de Población y Vivienda (1990) muestran que el acceso a agua potable entubada en la vivienda en este año es de una cobertura de 69.05%, en el aspecto de drenaje y alcantarillado muestra que 68.59% de la población total del municipio tiene acceso a los servicios y por último en el servicio de acceso a energía eléctrica, los datos muestran que 90.84% de la población tiene acceso al servicio. Para esta década los datos en cuanto a servicios de agua y alcantarillado no son muy favorables esto podría estar causado por la dispersión poblacional que existe dentro del municipio, al seguir siendo considerado como un municipio rural las localidades se encuentran dispersas y es difícil dotar los servicios por parte del gobierno local.

En cuestiones de vialidad las calles que se encuentran catalogadas como principales son las que mantienen a la población comunicada con otros municipios principalmente con el de Toluca, por ejemplo la vialidad Adolfo López Mateos, la carretera regional Toluca-Temascaltepec, la carretera principal 16 de Septiembre, y las carreteras de acceso principal a algunas localidades como San Juan de las Huertas, San Cristóbal Tecolotitlan, Santa María del Monte y San Luis Mextepec.

En esta década se construyeron tres urbanizaciones cerradas las cuales están catalogadas como de tipo residencial, aunque no estén localizadas en la misma área, ya que una está ubicada en la Colonia Ojuelos, y dos están localizadas en el barrio de San Miguel, en la cabecera municipal.

❖ **Fraccionamiento “El Zamarrero”**

Este fraccionamiento se encuentra ubicado al noreste del municipio de Zinacantepec, sobre la calle Altamirano, en la Colonia Ojuelos. Se encuentra conectado por la calle Aztecas que lleva a la vialidad principal Adolfo López Mateos y se localizó en una zona en donde apenas se comenzaba a urbanizar, ya que las viviendas existentes están dispersas por las extensiones de terreno que cada una tiene.

Se autorizó en el año de 1992 y fue promovido por la empresa Edago de México S.A de C.V, se dividió en 270 lotes que albergan a 1215 habitantes, esto según el censo del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI). Este fraccionamiento es de tipo residencial y la superficie de terreno fue vendida por lote para construcción y no por vivienda. Cuenta con un lago en el interior, canchas de tenis y con amplias áreas verdes que hacen que se eleve el costo del lote por el acceso a equipamiento especializado para uso exclusivo de la población residente. Este fraccionamiento representa el inicio del auge promotor de vivienda cerrada en Zinacantepec.

Esta urbanización cuenta con una barda perimetral y puertas eléctricas con vigilancia con lo cual se muestra que el acceso es controlado.

❖ **“Fraccionamiento La Aurora”**

Se encuentra ubicado al centro del municipio en la calle Ignacio López Rayón, en el Barrio de San Miguel en la parte ya consolidado del municipio de Zinacantepec. Está conectado por la calle Ignacio López Rayón que lleva directamente a la Vialidad Adolfo López Mateos, acceso principal al municipio de Toluca. Este fraccionamiento obtiene su autorización en el año de 1995, consta de la división de 135 lotes en los cuales se construyeron viviendas para 608 habitantes. Este fraccionamiento fue promovido por la inmobiliaria Basgar S.A de C.V y se catalogó como un fraccionamiento de tipo residencial.

El tipo de barrera física con la que cuenta la urbanización es una barda perimetral acompañada de árboles colocados alrededor de la misma.

❖ **“Fraccionamiento La Esperanza “**

Se encuentra ubicado en la calle Ignacio López Rayón, que conecta con la Vialidad Adolfo López Mateos en el Barrio de San Miguel en la parte centro de Zinacantepec. Fue autorizado en el año de 1995 al igual que el fraccionamiento La

Aurora. Se encuentra dividido en 183 lotes los cuales cuentan con viviendas para 824 habitantes hasta el año 2010. Entre el equipamiento con el que cuenta se encuentra un salón de usos múltiples exclusivo para residentes y un pequeño parque en el interior. Este fraccionamiento fue promovido por la Inmobiliaria Basgar S.A de C.V y se encuentra catalogado, como de tipo residencial.

El tipo de barrera que hace que esta urbanización sea considerada cerrada es porque cuenta con una barda perimetral que impide el acceso de la población no residente, además de contar con vigilancia en su acceso.

2000-2010: AUGE DE LAS UC EN ZINACANTEPEC

En este periodo en el municipio de Zinacantepec se dio la creación de más urbanizaciones cerradas que en la década anterior y esto se vio reflejado en el crecimiento demográfico del municipio, ya que en el año 2000 la población fue de 121,850 habitantes y para el año 2010 pasó a 167, 759 habitantes, dando como resultado un crecimiento en la población de 45,909 habitantes, lo cual resultó en un incremento poblacional anual de 4,590 habitantes, con una tasa de crecimiento de 3.76%. El número de viviendas también se vio casi duplicado en esta década pasó de 23,639 a 45,218 viviendas, esto muestra el crecimiento habitacional en el municipio con la autorización y el auge en la construcción de este tipo de emprendimientos.

La construcción de vivienda ya no es totalmente de autoconstrucción puesto que las inmobiliarias ahora juegan un papel importante en la construcción de vivienda de diferentes tipos dentro del municipio. Estas ahora son urbanizaciones cerradas que se comenzaron a construir con ciertas características arquitectónicas similares con la intención de mantener la homogeneidad tanto de la vivienda como de la población. En cuanto a los servicios a la vivienda, el porcentaje de cobertura del servicio es de 71.13% del total poblacional, mientras que en drenaje y alcantarillado el 73% de la población está siendo beneficiada. En lo que respecta al servicio de energía eléctrica para este año el porcentaje de población beneficiada es de 91.42%. Estos datos muestran que aunque se ha visto incrementada la población, la prestación de servicios no ha aumentado considerablemente, principalmente los de agua potable y alcantarillado, ya que aún sigue presentándose dispersión de la vivienda dentro del territorio, principalmente en las localidades alejadas del municipio.

En cuanto a los sectores de actividad en los que la población económicamente activa desarrolla sus actividades, para el año 2000, el sector primario sigue

disminuyendo en cuanto a población dedicada a este tipo de actividad reportando tan solo 3,115 habitantes, mientras que el sector secundario y terciario incrementaron en gran medida, 13,943 el primero y 17,003 el segundo. Los dos sectores están atrayendo más población, en muchas ocasiones por ser mejor remunerados económicamente que el sector primario.

En cuanto a la conectividad vial, para este año el gobierno del municipio de Zinacantepec incrementó la pavimentación de vialidades y la infraestructura carretera, lo cual se vio reflejado en la atracción de población de otros municipios, principalmente a la zona noreste que se caracterizó por contar con urbanizaciones cerradas para diferentes niveles socioeconómicos.

Las urbanizaciones cerradas en esta década cambiaron de categoría radicalmente, ya que anteriormente los emprendimientos se construyeron de tipo residencial dirigidos a una población socioeconómica más alta, siendo destinadas a otro tipo de población ya que se construyeron tres de tipo interés social, ocho de tipo popular, tres de tipo medio, una residencial, una de tipo mixto de tipo popular y medio y uno de tipo interés social, comercial y de servicios. El orden en el que se describen las UC es por año de autorización.

❖ **Conjunto urbano “CTM San Nicolás”**

Este conjunto urbano se localiza al noreste en el municipio de Zinacantepec en la calle Antonio Pliego Villalba, Rancho San Nicolás. Las vialidades con las que tienen conexión vial es la calle Antonio pliego Villalba que lleva a la calle Altamirano que lleva hacia la avenida Adolfo López Mateos o la carretera a Almoloya de Juárez. Su autorización se dio en el año 2001 y su construcción se dio a cargo de C. Antonio Pliego Gutiérrez. Se construyó en una superficie de terreno de 74,853.339 M2, dividido en 163 lotes en donde se construyeron 304 viviendas.

Se autorizó en las áreas de donación del desarrollo, infraestructura para dotación de agua potable y descargas de aguas negras y pluviales, vialidades y obras de equipamiento; dentro de las cuales se le responsabilizó la construcción de un jardín de niños, locales comerciales, jardín vecinal, zona deportiva, juegos infantiles y un salón de usos múltiples.

Esta urbanización cerrada se encuentra bardeada y en algunas partes del perímetro tiene mallas de alambre, su acceso es vedado al público y aunque no cuente con elementos de seguridad en las puertas de acceso, estas son eléctricas o se encuentran cerradas totalmente.

❖ **Condominio “Hacienda los Carreteros”**

Esta urbanización cerrada se encuentra ubicada al sur del municipio en la calle Venustiano Carranza en la localidad de Santa Cruz Cuauhtenco, tiene conexión vial por medio de la carretera regional Toluca-Temascaltepec. Este condominio horizontal fue autorizado en el año 2002 y fue promovido por el Sr. Francisco Carretero. El condominio se dividió en 15 lotes que cuenta con viviendas para 68 habitantes.

Su separación física con el resto de la población de la localidad es por medio de una barda perimetral que impide el acceso a población no residente.

❖ **Conjunto urbano “El Porvenir”**

Se encuentra localizado al noreste del municipio de Zinacantepec, sobre la franja de consolidación de este tipo de urbanizaciones. Su ubicación es en la carretera Almoloya de Juárez, Rancho de Serratón, San Luis Mextepec Este conjunto urbano se autorizó en el año 2004 y su construcción se dio a cargo de Inmobiliaria Basgar S.A de C.V. Se construyó en una superficie de 135,359.00 m2 en donde se llevó a cabo la construcción de 905 viviendas de interés social.

La normatividad aplicable para este conjunto urbano marca que se construyó al menos un jardín de niños, una escuela primaria, un jardín vecinal y un área deportiva y un centro de servicios, o una casa hogar.

La manera en la que se encuentra separada esta urbanización cerrada es por medio de una barda perimetral, seguridad privada y puertas eléctricas que evitan el paso de población no residente de la urbanización.

❖ **Conjunto urbano “La Loma I”**

Este conjunto urbano habitacional de interés social se encuentra ubicado al noreste del municipio, sobre la carretera Almoloya de Juárez, en Zinacantepec, se autorizó su construcción en el año 2005 a cargo de la Promotora Tania S.A de C.V. La construcción de este conjunto urbano se llevó a cabo en un terreno de 263,194.87 m2, con la intención de desarrollar 2,177 viviendas.

El equipamiento solicitado para este conjunto urbano fue de un jardín de niños, una escuela primaria, una escuela secundaria, un salón de eventos, cacetes de policía o bomberos o cruz roja, o casa hogar para ancianos, alguna de estas y un jardín vecinal y un área deportiva.

Esta urbanización se encuentra separada por medio de una barda perimetral y por accesos controlados por vigilancia que impide el paso a toda persona no residente de la urbanización.

❖ **Conjunto urbano “Privadas de la Hacienda”**

Este conjunto urbano de tipo habitacional medio se encuentra localizado al noreste del municipio, en la carretera Tecaxic, que conecta con la vialidad a Almoloya de Juárez, en Zinacantepec y fue autorizada su construcción en el año 2005 a favor de la empresa FGPV1 S.A de C.V. Se construyó en una superficie de 91,262.153 m², y se llevó a cabo la construcción de 468 viviendas.

El equipamiento solicitado para este tipo de conjunto urbano fue, un jardín de niños, una escuela primaria, un jardín vecinal, una zona deportiva y de juegos infantiles y la opción de una plaza cívica, cacteta de bomberos, policía o cruz roja, biblioteca pública, etc.

Esta urbanización se encuentra separada por medio de una barda perimetral y de puertas de acceso eléctrico controlado solamente por la población residente.

❖ **Condominio “Hacienda Casa Grande”**

Este condominio se encuentra localizado al noreste en la calle San Jorge, en la colonia Ojuelos, en el municipio de Zinacantepec. Su conectividad vial es por medio de la calle san Jorge que conecta con la Vialidad Adolfo López Mateos. Fue autorizado en el año 2005 promovido por el Sr. Ángel Carranza Vera y está dentro de la categoría de habitacional de tipo medio. Se encuentra subdividido en 30 lotes dentro de los cuales se construyeron el mismo número de casas y alberga a 135 habitantes.

Su forma de separación con el resto de la población de la Zona es por medio de una barda perimetral que incluye todas las viviendas de la urbanización.

❖ **Conjunto urbano “La Loma II”**

Se encuentra ubicado al noreste del municipio sobre la carretera Almoloya de Juárez que conecta con la vialidad Adolfo López Mateos. Fue autorizado a favor de Promotora Tania S.A de C.V en el año 2007. La superficie destinada para este

conjunto urbano fue de 311,283.53 m² en donde se construyeron 2,356 viviendas de tipo mixto, habitacional de interés social, comercial y de servicios.

Dentro de este conjunto urbano de tipo mixto, el equipamiento requerido por la normatividad es de un jardín de niños, una escuela primaria, una escuela secundaria, dentro de las obras de equipamiento básico esta una unidad médica o una biblioteca o, una casa hogar para menores, o una casa hogar para ancianos entre otros equipamientos posibles, un jardín vecinal y área deportiva, un guardería infantil y un centro administrativo de servicios.

Esta urbanización cerradas se encuentra separado por medio de una barda perimetral y cuenta con seguridad privada que evita el acceso a miembros no residentes del lugar.

❖ **Conjunto Urbano “Bosques”**

Este conjunto urbano de tipo mixto: habitacional popular y medio se encuentra ubicado al noreste del municipio, sobre la calle Ignacio Manuel Altamirano número 128, esquina Antonio pliego Villalba, colonia San Luis Mextepec, en Zinacantepec. Su conectividad vial consiste en la salida por medio de la calle Aztecas hacia la vialidad Adolfo López Mateos y otra por medio de la carretera a Tecaxic que conecta con la carretera a Almoloya de Juárez. La autorización para su construcción se dio en el año 2007 a favor de la empresa Viveica S.A de C.V. se construyó en una superficie de terreno de 493, 533.63m², en donde se construyeron 2,058 viviendas de las cuales 316 son de tipo popular y 1,742 de tipo medio.

El equipamiento que fue solicitado por la secretaria de Desarrollo Urbano del Estado de México por medio de la Dirección de Operación Urbana, fue de un jardín de niños, una escuela primaria, una escuela secundaria, un jardín vecinal, un área deportiva, juegos infantiles y obras de equipamiento básico como una caceta de policías, o de cruz roja, o de bomberos, una casa hogar para niños o ancianos, etc.

Su separación con el resto de los habitantes de la localidad es por medio de una barda perimetral y puertas de acceso exclusivo para miembros de la urbanización.

❖ **Condominio “Paseo De La Gavia” y Condominio “Paseo de la Noria”**

Estos condominios están localizados al noreste, en la calle Antonio Pliego Villalba en San Luis Mextepec, Municipio de Zinacantepec. Se encuentran

conectados vialmente por medio de la carretera Sebastián Lerdo de Tejada que lleva a la calle Aztecas que entronca en la Vialidad Adolfo López Mateos. Su autorización se dio en el año 2008, la empresa promotora fue la Administradora Rio Lerma S.A de C.V y se construyeron en él primero 49 viviendas con 221 habitantes, mientras que en el segundo se construyeron 60 viviendas con 270 habitantes, bajo una categoría de habitacional popular.

La manera en que se mantienen separados del resto de la población es por medio de bardas perimetrales y casetas de vigilancia que evitan el acceso al inmueble a personas ajenas a la urbanización.

❖ **Condominios: “Hacienda San Miguel”, “Hacienda Santa Mónica”, “Hacienda San Juan”, “Hacienda La Victoria”, “Hacienda Xalpa” Y “Hacienda San José”**

Estos condominios se encuentran localizados al noreste del municipio, sobre la calle Antonio Pliego Villalba en la localidad de San Luis Mextepec, municipio de Zinacantepec. Están comunicados por medio de las vialidades Antonio Pliego Villalba y la calle Sebastián Lerdo de Tejada que comunican con la vialidad Adolfo López Mateos y la carretera a Almoloya de Juárez. Su autorización se dio en el año 2008 a favor de la Desarrolladora P.H.S de R.L de C.V, todos en la categoría de habitacional popular.

En el condominio Hacienda San Miguel se autorizaron 54 viviendas en las cuales habitan 243 habitantes.

En el condominio Hacienda Santa Mónica se autorizaron 60 viviendas que albergan a 270 habitantes.

En el condominio Hacienda San Juan se autorizaron 44 viviendas en las cuales habitan 198 personas.

En el condominio Hacienda la Victoria se autorizaron 52 viviendas en las cuales moran 234 habitantes.

En la Hacienda Xalpa se autorizaron 27 viviendas dentro de las cuales viven 122 personas.

Y por último, en el condominio Hacienda San José se construyeron 58 viviendas en las cuales viven 261 personas.

Estas urbanizaciones cerradas se encuentran completamente bardeadas, por lo cual se hace evitable el paso a personas no residentes de la urbanización.

❖ **Condominio “María de la Luz”**

Esta urbanización se encuentra localizada en el centro del municipio, en la calle Leona Vicario, en el Barrio de la Veracruz, en el municipio de Zinacantepec. Su conectividad vial es por medio de la calle Independencia oriente que termina en la calle principal del municipio, 16 de Septiembre, la cual conecta con la Vialidad Adolfo López Mateos o la carretera Toluca-Temascaltepec. Este condominio se autorizó en el año 2009. Fue promovido por el señor Néstor Ramírez Ramírez y se autorizaron 25 lotes en los cuales se construyeron el mismo número de casas que cuentan con 113 habitantes. Se catalogó como tipo residencial.

Esta urbanización se encuentra separada del resto de la población por medio de una barda perimetral que no permite ni la vista al interior ni el acceso a personas ajenas al lugar.

2010-2012: ÚLTIMOS EMPRENDIMIENTOS, DOS UBICACIONES

Para este año se cuenta con datos que muestran que la población en el municipio de Zinacantepec sigue en aumento ya que esta es de 167,759 habitantes, 45, 909 más que en la década anterior. Y en cuanto a viviendas también el número se vio duplicado, pasando de 23,639 en el año 2000 a 45,218 en el año 2010, con respecto a los resultados del conteo de población y vivienda del INEGI.

Aunque es significativo el número de viviendas creadas ya para este periodo, la cantidad de viviendas de autoconstrucción son las que se dan mayoritariamente en el territorio, ya que para este periodo el número de viviendas de urbanizaciones cerradas autorizadas es de 9, 315, alrededor de una quinta parte del total de viviendas en el municipio.

En cuanto a las actividades económicas desempeñadas por la población del municipio, se dio un leve repunte en el sector primario, pasando de 3,115 en el año 2000 a 20,663 en el 2010, aunque no es significativa la inversión en el sector primario por medio de los programas de SEDAGRO son de relevancia para mantener al municipio como productor. En cuanto al sector secundario y terciario, se dio un mayor crecimiento en cuanto a población que trabaja en estos ramos, para el primero la población pasó de 13,934 en el año 2000 a 20,663 en el año 2010, mientras que el segundo pasó de 17,003 en el año 2000 a 33, 063 en el año 2010. La industria y la prestación de bienes y servicios está generando mayor empleo, esto podría estar relacionado con el crecimiento en cuanto a oferta de servicios en la Vialidad Adolfo López Mateos. También podría estar relacionada

con la ampliación en cuanto a vialidades y rutas de transporte dentro del municipio que conectan con el corredor Toluca-Lerma.

En cuanto a las vialidades, se dio una mayor inversión en cuanto a vialidades, comenzándose con la construcción del puente elevado en el entronque de la carretera Toluca-Temascaltepec y la calle La Huerta. También se da el comienzo en la ampliación de la vialidad las Torres que corre hasta el municipio de Zinacantepec. En cuanto a vialidades dentro del municipio se dio mantenimiento a las principales carreteras y se invirtió en la pavimentación de otras más que conectan a las localidades con la cabecera municipal.

Para este periodo, es significativo que se tienen autorizadas cuatro urbanizaciones cerradas, las cuales se encuentra ubicadas en dos zonas distintas del municipio. *Las Flores I y II* se encuentran en la zona de consolidación, en la zona norte y noreste del municipio. Mientras que *Bosques el Nevado I y II* se encuentran ubicados en la zona sur del municipio.

En este periodo se construyeron dos urbanizaciones de tipo medio y dos urbanizaciones de tipo mixto habitacional de Interés Social, Popular y Medio.

❖ **Condominios “Las Flores I” y “Las Flores II”**

Estos condominios se localizan al noreste del municipio, en la carretera Tecaxic, ex Hacienda Serratón, en Zinacantepec. Estas dos urbanizaciones se encuentran comunicadas con la ciudad de Toluca por medio de la carretera a Tecaxic que conecta con la carretera a Almoloya y está a la vialidad Adolfo López Mateos. La autorización para su construcción se dio en el año 2010 promovida por Promotora Las Flores. Se autorizó la subdivisión en 30 lotes para las Flores I y 14 lotes para Las Flores II en los cuales se construyeron el mismo número de viviendas. En el primero habitan 135 personas y en el segundo 63. Estos condominios se catalogaron como de tipo medio.

Estas urbanizaciones se catalogan como cerradas porque se encuentran separadas del resto de la población por medio de una barda perimetral, que impide tanto el acceso como la vista al interior por parte de la población no residente.

❖ **Conjunto Urbano “Bosques el Nevado I”**

Se encuentra ubicado al sur del municipio en la calle Porfirio Díaz #215, localidad de San Juan de las Huertas, en el municipio de Zinacantepec. Se

encuentra conectado por medio de la calle Porfirio días que conecta con la carretera Toluca-Temascaltepec. Este conjunto urbano se autorizó en el año 2012, se consintieron 293 viviendas que albergan a 1,319 habitantes. La autorización se dio para su construcción a favor de la inmobiliaria Casa Metropolitana S.A de C.V., y está catalogado como de tipo habitacional de interés social, popular y medio.

Esta urbanización cerrada se encuentra separada del resto de la población por medio de un enrejado que evita que la población no residente entre en la misma.

❖ **Conjunto Urbano “ Bosques el Nevado II”**

Este conjunto urbano se autorizó el mismo año que el anterior en el 2012, se encuentra ubicado al sur del municipio en la calle Porfirio Díaz número 200, 400, 401 y 402, San Juan de las Huertas, Zinacantepec. Su conectividad vial es la misma que el anterior ya que se encuentran en la misma ubicación. Fue construido en una superficie de terreno de 133,127.89 m² y se construyeron 909 viviendas divididas en 635 de interés social, 249 popular y 25 medio.

El equipamiento en este conjunto urbano se encuentra conformado por un jardín de niños, una escuela primaria, un jardín vecinal, un área deportiva y juegos infantiles y de equipamiento urbano básicas conformadas por cualquiera de las siguientes obras, caseta de policía, bomberos o cruz roja, casa hogar para niños o ancianos, o una casa de usos múltiples.

Su manera de mantener separada a la población residente y la oriunda es por medio de un enrejado forrado que evita que la población ajena a la urbanización tenga acceso a ella.

Resumiendo, las UC en Zinacantepec constituyeron una nueva modalidad de vivienda dentro del municipio de Zinacantepec, de tal forma que atrajeron a una mayor cantidad de población de diferentes estratos socioeconómicos. Aunque al inicio este tipo de urbanizaciones se construyó para un tipo de población económicamente alta, para la década de consolidación en la construcción de este tipo de emprendimientos (2000-2010) estas urbanizaciones cerradas se comenzaron a construir también para estratos económicos medios y medios-bajos. Algo más que se refleja en esta nueva modalidad de construcción de vivienda es que las inmobiliarias comenzaron a consolidar una zona, cercanas a la ciudad de Toluca, por medio de vías de comunicación de acceso rápido, estas principalmente en las localidades de San Luis Mextepec, lugar que cuenta con la carretera Toluca-Zitácuaro como vialidad principal.

A continuación se describe cómo las urbanizaciones cerradas provocaron una fragmentación urbana cada vez más visible dentro del municipio, por medio de los tipos de vivienda que se construyeron para cada estrato socioeconómico de la población.

2 FRAGMENTACIÓN URBANA A PARTIR DE URBANIZACIONES CERRADAS EN ZINACANTEPEC

2.1 LAS VARIABLES

La fragmentación urbana no se percibe claramente en un lapso corto tiempo sino que se va observando a partir de ciertos años con los cambios y modificación en el territorio.

La fragmentación urbana respecto a lo que mencionan Soja (2008), Scholz (2003) y Janoschka (2002) se resume en que los cambios económicos en los países latinoamericanos dieron como resultado que entraran en juego nuevos agentes en el desarrollo urbano de los países, de tal forma que las inmobiliarias quedaron a cargo del desarrollo de emprendimientos de vivienda y éstas dividieran por condición económica a la población, de tal forma que dependiendo del ingreso de la población se podría acceder a algún tipo de vivienda. La fragmentación urbana se ve reflejada en esa separación de estratos socioeconómico con el acceso a viviendas con ciertas características, ubicación, materiales, medidas, servicios, equipamiento y vialidades.

La fragmentación urbana es una forma de modificación del territorio que los países de América Latina están sufriendo, los diferentes estudios relacionados con este tema muestran que la manera de urbanizar los municipios metropolitanos está siguiendo una lógica principalmente económica la cual está causando fragmentación tanto territorial como social. En México esto se observa por medio de los grandes emprendimientos habitacionales que se están desarrollando en los municipios metropolitanos principalmente en los que se encuentran menos desarrollados. En el municipio de Zinacantepec este tipo de desarrollos inmobiliarios comenzaron a partir del año de 1992 con la construcción del primer emprendimiento de tipo residencial, *El Zamarrero*, el cual tiene características de exclusividad y se ubica en una zona totalmente separada del resto del continuum urbano que se venía desarrollando en la colonia Ojuelos. A esta separación (del área continua urbana, de los servicios públicos y del equipamiento) y diferenciación (por el tipo de vivienda) de la población se le llama fragmentación urbana.

Por ello se caracterizan las zonas antes del año de 1990 cuando no existían urbanizaciones cerradas en el municipio de Zinacantepec para comprender de qué forma han modificado territorialmente las urbanizaciones cerradas y cómo han fragmentado el territorio.

Para explicar la fragmentación urbana que se desarrolla en el municipio de Zinacantepec, se hizo una selección de las principales variables (véase capítulo 2) por medio de las cuales distintos autores identificaron este fenómeno socio-territorial en países como Brasil, Argentina, Estados Unidos y Chile. Las variables que se utilizaron para el caso de Zinacantepec son las siguientes:

- **Ubicación Geográfica** de las urbanizaciones cerradas.
- **Vivienda:** tanto dentro de las urbanizaciones como fuera de las mismas, en cuanto tipo, materiales utilizados, dimensiones y acabados de las viviendas.
- **Vialidades:** tipo de vialidades, materiales, conexión con el centro de la ciudad y lejanía.
- **Equipamiento:** equipamiento que se encuentra tanto dentro como fuera de la urbanización.
- **Servicios básicos:** que son agua entubada, energía eléctrica, drenaje y alcantarillado, dentro y fuera de la urbanización.

Para esta parte del capítulo el término Urbanización Cerrada se abrevia con UC para hacer menos repetitiva la palabra a lo largo de la descripción.

3 ANTES Y DESPUÉS DE LA CONSTRUCCIÓN DE URBANIZACIONES CERRADAS Y LA FRAGMENTACIÓN GENERADA EN ZINACANTEPEC

Esta parte de la investigación muestra lo que acontecía en materia de desarrollo urbano en el municipio de Zinacantepec antes de la consolidación de UC para los años de 1980 al 2012. De acuerdo a la descripción de las UC en el apartado anterior, se identificaron tres zonas donde se ha consolidado la vivienda cerrada, para entender la fragmentación hay que caracterizar a cada de éstas antes de la llegada de UC y después de ellas. De tal manera que en cada zona se hace una descripción cronológica para comprender la fragmentación urbana.

La **ZONA A** es la que se encuentra en la parte norte y noreste del municipio en la colonia Ojuelos y la localidad de San Luis Mextepec. Está formada por la franja de consolidación en donde se localizan 18 urbanizaciones cerradas del total de 24 que se investigaron. En cuanto a los tipos de urbanizaciones cerradas estos varían ya que se encuentran desde popular, interés social, media y residencial al igual que varían los años en que se construyeron.

La **ZONA B** es la parte centro del municipio en el barrio de San Miguel y el barrio de la Veracruz en donde se encuentran tres de las urbanizaciones cerradas que corresponden a las primeras en construirse y que son de tipo residencial.

La **ZONA C** es la que se encuentra al sur de la cabecera municipal en donde se encuentran tres de las UC, en las localidades de San Juan de las Huertas y Santa Cruz Cuauhtenco, en donde el tipo de urbanización construida es de interés social, popular y medio.

Se realizó una descripción de cada zona comenzando con el año de 1980, cuando la construcción de urbanizaciones cerradas aún no se daba en el municipio con la intención de conocer cuál era la actividad que se realizaba en los terrenos donde posteriormente se construirían las urbanizaciones, se concluirá la descripción en el año 2012 cuando se tiene el registro de autorización de las últimas urbanizaciones cerradas.

3.1 ZONA A

⌘ 1980-1990: ANTES DE LA CONSTRUCCIÓN DE UC

Esta zona se caracteriza por estar ubicada al norte y noreste del municipio de Zinacantepec, en la localidad de San Luis Mextepec y la Colonia Ojuelos. Para el año de 1980 el municipio de Zinacantepec contaba con una población total de 60,232 habitantes de los cuales 12,830 vivían en San Luis Mextepec, con respecto al Plan de Desarrollo Municipal 1988-1990, el resto de la población se encontraba distribuida en diferentes localidades entre las que se destacan San Miguel Zinacantepec, San Cristóbal Tecolit, Ojuelos y San Juan de las Huertas. La localidad de San Luis Mextepec se caracteriza por tener su población más concentrada en el centro y no tanto sobre la carretera, y la colonia Ojuelos se caracteriza más por mantener a la población sobre la carretera y no tanto en el centro de la localidad.

Para esta década la zona se caracteriza por estar totalmente desprovista de urbanización de tal forma que no existen calles que lleven hacia los terrenos en donde se construirán años después las UC. La infraestructura vial estaba conformada por veredas y caminos rurales que son apenas perceptibles por la ortofotos (1993), además se observa que las parcelas están divididas y cuentan con cierto tipo de cultivo, lo que muestra que aun en esta zona el régimen de propiedad era de tipo ejidal o comunal y que el tipo de uso de suelo es agrícola. Respecto a las viviendas apenas se comienzan a construir a unos metros de la

vialidad principal, Adolfo López Mateos, mostrando que la atracción de población hacia esta zona apenas inicia.

También se caracteriza por ser el inicio en la consolidación de la urbanización en la carretera Toluca-Zitácuaro, principalmente sobre la vialidad Adolfo López Mateos y más enfocado hacia la localidad de San Luis Mextepec. Las ortofotos del Atlas General del Estado de México muestran que se comenzaba con la consolidación de la urbanización sobre la carretera Toluca-Zitácuaro, cuya zona se conformó, principalmente, por la prestación de servicios a baja escala³ y lo que resulta en viviendas de autoconstrucción de materiales como adobe y teja.

El equipamiento que se observa en las ortofotos y la información obtenida en los Planes de Desarrollo, muestra que en la zona, es prácticamente nulo, ya que se integra principalmente por grandes extensiones de tierras de cultivo, una parte del Parque Sierra Morelos⁴ y por cuerpos de agua que dan una vista campirana a la zona. Sobre la vialidad Adolfo López Mateos ya estaban en funcionamiento dos grandes empresas que atrajeron más población a la zona, una embotelladora de Coca-Cola y una Bodega Comercial Mexica.

Los servicios públicos son nulos, no son prestados ni por el gobierno local ni por algún comité de agua y el Plan de Desarrollo Municipal 1988-1990 da cuenta de eso, ya que describe las necesidades detectadas por la población y se muestra que los habitantes de la localidad requieren de agua potable, alcantarillado y drenaje. Respecto al servicio de energía eléctrica, es bajo el número de viviendas que lo tienen sobre todo son las viviendas que se encuentran dispersas las que no cuentan con el servicio, pero la población que se encuentra concentrada sobre la vialidad Adolfo López Mateos y en la localidad de San Luis Mextepec el servicio es eficiente (Plan Municipal de Desarrollo 1988-1990).

En cuanto a las vialidades, estas son muy importantes ya que es la manera de mantener comunicado el centro de Toluca y Zinacantepec con la población y el traslado de mercancías a otros municipios, esta zona se caracteriza principalmente por estar conformado por calles de terracería y solo mantener las carreteras principales en condiciones transitables, por ejemplo la carretera a Almoloya de Juárez y la vialidad Adolfo López Mateos, las demás son pequeñas

³**SERVICIOS A BAJA ESCALA:** quiere decir que son pequeños negocios, conformados principalmente por fondas, talacheras, refaccionarias pequeñas, lugares de paso, negocios que no tienen un impacto relevante, que sirven principalmente como fuente de subsistencia de las familias que viven sobre la carretera.

⁴**PARQUE SIERRA MORELOS:** Dedicado a la defensa ecológica y a la protección ambiental del Valle de Toluca, en este extenso parque se puede disfrutar de lagos artificiales. Localizado en San Mateo Oxtotitlán, a 4 kilómetros al noroeste de Toluca por la carretera número 15, este parque de 302 hectáreas se ubica en las faldas del Cerro de La Teresona y alberga una importante población de bosques de pino, eucalipto y encino.

calles de terracería que solo utilizan los habitantes o los dueños de los terrenos aledaños.

⌘ 1990-2000: ESPACIOS DE UC RESIDENCIALES Y DE TIERRAS DE CULTIVO

Las viviendas para esta década en la zona se encuentran mezcladas con tierras de cultivo y dispersas, la mayoría son de autoconstrucción de materiales como cemento, graba y tabique aunque se comienzan a mezclar con las de otros tipos como las de adobe y teja según el Plan de Desarrollo Municipal 1994-1996. Para estos años se da el inicio en la autorización y construcción de UC comenzando con *El Zamarrero* que fue la primera urbanización de este tipo autorizada en el municipio de Zinacantepec, se observa ya su separación por medio de una barda perimetral y algunos árboles. Al interior ya se observa la separación por lotes pero las viviendas apenas se están comenzando a construir.

El equipamiento dentro de *Zamarrero* está formado por canchas de tenis y un salón de usos múltiples para los residentes de la urbanización, sin embargo por vivienda también existe equipamiento privado como piscinas, salones de juego o salones de fiestas ya que esta urbanización se caracteriza por mantener lotes no menores a 600m², lo que muestra que en muchas ocasiones el equipamiento lo pueden tener exclusivo para cada vivienda.

Fuera de la UC el equipamiento es incipiente puesto que en los registros del Plan Municipal de 1994-1996 no muestra que exista alguno en la zona, ni deportivo, abasto, educativo, o especial, lo cual refiere que la zona está no cuenta con ellos esto causado aun por la dispersión poblacional existente en la zona.

Los servicios básicos, dentro de la urbanización son principalmente proporcionados por privados, tanto de seguridad, agua potable y gas, en cuanto al servicio de energía eléctrica esta es proporcionada por Luz y Fuerza del Centro (hoy CFE) (Fuente: <http://casas.mitula.mx>). Respecto a los servicios públicos brindados al exterior, algunos de ellos no pueden ser proporcionados por el gobierno municipal ya que la dispersión de la población evita que estos puedan brindarse eficientemente, principalmente la red de agua potable, drenaje y alcantarillado, peticiones que también realizó la población al gobierno entrante con base a los datos proporcionados por el Plan de Desarrollo Municipal 1994-1996.

La conectividad vial que existe en la zona, se ha ampliado a partir de la pavimentación y acondicionamiento de la calle Aztecas, que conecta directamente a la urbanización del *Zamarrero* con la vialidad Adolfo López Mateos, además se ha incrementado el número de caminos y calles como la pavimentación de la calle

Altamirano sobre la que se encuentra localizada esta urbanización y que se ha ampliado hasta la calle Sebastián Lerdo de Tejada. Además de la rehabilitación de calles de terracería y apertura de calles secundarias en donde ya se han comenzado a construir viviendas lo que genera que también sean accesos para la población. Las obras de urbanización como la construcción y apertura de vialidades de acceso hacen mucho más atrayente la localización de las UC y por ende la construcción de locales comerciales y de viviendas aunque para este año aún se mostraba un incipiente desarrollo en la zona.

A excepción de la construcción del Zamarrero, la zona sigue enfocada a la producción agrícola, parcelas, principalmente ejidales, aun productoras de alimentos que se muestra que hasta el año 2000 mantienen su actividad. La zona en la que se encuentra la carretera a Almoloya de Juárez se caracteriza por atravesar algunos kilómetros de tierras de cultivo, esta zona se caracterizaba por estar totalmente libre de urbanización aun a pesar de la consolidación de la carretera que fue un detonante de la expansión urbana hacia esa zona y un atrayente para las inmobiliarias y los servicios a baja escala.

⌘ 2000-2010: PREDOMINIO DE UC DE TIPO POPULAR, INTERÉS SOCIAL Y MEDIO

Para la información de esta década se utilizaron ortofotos de google earth del año 2006 y 2009. Respecto al área fuera de las UC se sigue observando un incipiente crecimiento urbano hacia la zona de consolidación, ya que no muestra gran diferencia en cuanto a número de viviendas construidas ni materiales con respecto al periodo anterior, mucho menos se observa un crecimiento urbano significativo.

Para esta década se dio la autorización del mayor número de UC, fueron 15 emprendimientos inmobiliarios que se autorizaron y construyeron, lo que significa que fue la década de mayor auge y mayor crecimiento urbano en la zona. El área más alejada de la vialidad Adolfo López Mateos está caracterizada por no contar con viviendas, está rodeado por tierras de cultivo y una parte del Parque Sierra Morelos.

En el año 2001 se dio la autorización de la UC *CTM San Nicolás*, éste para el año 2006 ya se encuentra totalmente construido. Se edificó mucho más alejada de las carreteras principales y de la población ya que se conecta vialmente con la Carretera San Nicolás que fue construida para acceso exclusivo de los residentes de la urbanización. El Fraccionamiento el *Zamarrero* que fue el primero en construirse, ahora se encuentra con un mayor número de construcciones aunque

aún se observan lotes vacíos, además se mantiene como el único fraccionamiento del tipo residencial en la zona.

Tres años después de la construcción de *CTM San Nicolás (2001)*, se construyó *El Porvenir*, UC caracterizada por encontrarse sobre la carretera a Almoloya de Juárez, la cual se encuentra alejada alrededor de 900 metros del continuum urbano que se dio sobre la misma. Esta urbanización también se encuentra diferenciada por estar rodeada de tierras de cultivo, no existen viviendas de autoconstrucción por la zona lo que la mantiene totalmente alejada del resto de la población.

Para el año 2005 se autorizan tres UC en la misma Zona, *la Loma I*, *Privadas de la Hacienda* y *Hacienda Casa Grande* las tres son de interés social y medio. *La Loma I* se construyó a 1.5 km de *El Porvenir*, más alejado del continuum urbano de Zinacantepec, caracterizado por ser una de las UC más grandes catalogadas en el municipio con 2,177 viviendas de interés social. Esta urbanización se encuentra ubicada en el límite que existe entre los municipios de Zinacantepec y Almoloya de Juárez, su autorización para construirse fue al lado del Centro de Prevención y Readaptación Social “Santiaguito”. *Privadas de la Hacienda* se construyó sobre la carretera a Tecaxic, en los terrenos de la ex Hacienda Serratón y *Hacienda Casa Grande* se encuentra localizada sobre la calle San Jorge, ésta es la que se encuentra más cercana a la Vialidad Adolfo López Mateos.

En el 2007 se autorizaron dos urbanizaciones, *la Loma II* y *Bosques de ICA*. *La Loma II* se encuentra ubicada exactamente enfrente de *La Loma I*, sobre la carretera a Almoloya de Juárez y cuenta con las mismas características de ubicación que *La Loma I*, ya que se encuentra rodeada por tierras de cultivo y lo único cercano que tiene es el mismo Centro de Readaptación Social. En cuanto a *Bosques de ICA* colinda con *el Zamarrero*. Al igual que éste, fue ubicado en una zona donde anteriormente eran tierras de cultivo y se contaba con un pequeño lago, áreas verdes y una excelente vista hacia el Parque Sierra Morelos. Esta área seguía manteniendo para el año 2006 una incipiente urbanización, solamente se ve atraídas a las inmobiliarias con la intención de construir emprendimientos habitacionales por la gran extensión de tierras libres existentes en la zona, y que seguramente ya no eran utilizadas para la producción de algún tipo de alimento. Alrededor siguen manteniéndose vacíos urbanos acompañados de pocas construcciones de viviendas al lado de pequeñas parcelas que aún siguen teniendo la característica de ser de producción de alimentos principalmente por su régimen de propiedad que es ejidal.

Un año después de la construcción de *Bosques de ICA (2007)*, se dio la autorización para construir una serie de fraccionamientos ubicados en la misma zona que no sobrepasan las 60 viviendas, estos son: *Hacienda San Miguel, Paseo De La Noria, Hacienda Santa Mónica, Hacienda San Juan, Hacienda La Victoria, Hacienda Xalpa y Hacienda San José*, construidos en la parte trasera de *Bosques de Ica*, más cercanos al Parque Sierra Morelos y se encuentran más alejados de las vialidades principales solo comunicados por medio de la vialidad Antonio Pliego Villalba, la zona se caracteriza por poca producción de vivienda y una incipiente urbanización, se consolida aún más el área como receptora para la producción de vivienda de interés media, de interés social y popular.

El equipamiento se ve incrementado principalmente dentro de los emprendimientos ya que en estos se solicita, por parte del gobierno estatal como mínimo, equipamiento educativo integrado por primarias y preescolares, equipamiento de recreación integrado por juegos infantiles y áreas verdes y equipamientos especiales principalmente formados por salones de usos múltiples exclusivos para la población residente. En cuanto al equipamiento de salud, no se muestra que alguna urbanización cerrada cuente con algún centro de atención.

En cuanto al equipamiento al exterior de las UC, la localización de una secundaria pública y un preescolar son los únicos equipamientos que se han construido en la colonia Ojuelos. Por la carretera a Almoloya de Juárez se encuentra ubicada una guardería privada y el equipamiento de abasto se ha caracterizado por estar formado principalmente por los negocios a baja escala que se han localizado a lo largo de la carretera por ubicarse muy cerca de los emprendimientos principalmente del *Porvenir*.

En cuanto a los servicios públicos las UC tienen acceso a todos los servicios, agua entubada, energía eléctrica, drenaje y alcantarillado, ya que estas obras son supervisadas periódicamente por los servidores públicos tanto del gobierno local como del gobierno del Estado de México cuando se está llevando a cabo el proceso de construcción de la urbanización. Fuera de la UC se muestra en los Planes de Desarrollo y en los datos del Censo de Población y Vivienda del año 2000, que estos se han visto ampliados principalmente a la población que se encuentra más cercana a las vialidades principales como la Avenida Adolfo López Mateos y la carretera a Almoloya de Juárez.

Con la construcción de más UC también se ha visto incrementada la construcción de vialidades en la zona, principalmente para darle acceso a la población de los emprendimientos habitacionales, de tal forma que se adecuó la calle Sebastián Lerdo de Tejada, se le dio mayor mantenimiento a la calle Aztecas y la calle Altamirano, se pavimentó la carretera a Tecaxic, se construyó la avenida

San Nicolás, se construyó y amplió la calle Antonio Pliego Villalba y se amplió a cuatro carriles la carretera a Almoloya de Juárez sobre la cual se localiza la *Loma I, II y el Porvenir*, todas con la intención de darle mayor afluencia a la población residente de las urbanizaciones cerradas.

⌘ 2010-2012: CRECIMIENTO DE LAS UC EN LA ZONA, DOS EMPRENDIMIENTOS MAS

La expansión urbana en la zona A sigue su ritmo de crecimiento y se ve mucho más cerca de la zona de consolidación de UC, tanto de las que se encuentran en la carretera Almoloya de Juárez como de las que se encuentran en la calle Altamirano y Sebastián Lerdo de Tejada. A pesar de la cercanía se observa la separación por medio de las bardas perimetrales que impiden el paso y la vista al interior por parte de la población no residente.

En este periodo se autorizaron y construyeron dos urbanizaciones más en esta zona, sobre la carretera a Tecaxic en la ex Hacienda Serratón las *Flores I y II*, que se catalogan por ser de tipo medio. Las urbanizaciones se caracterizan por mantener un solo tipo de vivienda y cuentan con todos los servicios básicos necesarios para los residentes. En cuanto al equipamiento, este no existe dentro de la urbanización aunque se caracteriza la ex hacienda por tener un pequeño lago al interior.

Las viviendas en cuanto a las tipologías fuera de la urbanización, la mayoría son de autoconstrucción y en donde cada dueño del terreno edifica regidos por sus posibilidades económicas. Se observa una cantidad diferente de estilos, tipos de materiales y acabados dependiendo siempre del nivel socioeconómico de la población lo que hace una diferenciación entre los habitantes oriundos y los residentes de las UC. Sobre la carretera Tecaxic la construcción es incipiente hasta el año 2012 ya que solo se muestran algunas construcciones, aun los terrenos son utilizados para la producción agrícola o como tierras de pastoreo.

El equipamiento dentro de las urbanizaciones no ha cambiado, y en los nuevos emprendimientos autorizados no se encuentra alguno, ni de educación, salud, abasto y ocio, en donde sí se ha visto incrementado el equipamiento es fuera de la urbanización, empezando por equipamiento educativo, conformado por más escuelas privadas, por ejemplo por parte de la escuela Anáhuac se construyó un preescolar, una primaria y una secundaria, en cuanto a escuelas públicas se construyeron una primaria federal y una secundaria. Respecto a los equipamientos de abasto no se encuentra algún tipo de mercado pero si se encuentran un número amplio de negocios de baja escala apostados principalmente sobre las

vialidades de acceso a las urbanizaciones. En cuanto a los otros tipos de equipamientos, estos no se muestran ni en registros documentados ni en mapas y en el recorrido de campo no se detectaron.

Respecto al equipamiento al exterior de las UC, la demanda de este para la zona es significativa, según información proporcionada por el Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Zinacantepec 2003, puesto que la zona A se está expandiendo pero la construcción de equipamientos se está concentrando en los centros de las localidades, por ejemplo en esta zona se encuentran en el centro de la localidad de San Luis Mextepec, pero la zona de consolidación y crecimiento de UC se encuentran hacia el este del centro de población lo que evita que se tenga contacto con los equipamientos principalmente los de abasto como los mercados y los de salud, lo que hace que la población tenga que desplazarse a otras áreas del municipio y en ocasiones a otros municipios para abastecerse de productos alimenticios y obtener atención médica.

En cuanto a los servicios públicos como la red de agua potable, energía eléctrica, drenaje y alcantarillado dentro de las UC son proporcionados a todas las viviendas según datos del Censo de Población y Vivienda 2010. La infraestructura fuera de las UC, según datos proporcionados por el Plan de Desarrollo Urbano Municipal 2003, muestran que dentro de la zona A los servicios son deficientes principalmente por nula ampliación de las redes de agua potable, drenaje y alcantarillado puesto que sólo llegan a la zona donde se encuentran las UC y fuera de ella la dispersión de las viviendas evita que al red se amplié para todas.

El tema de las vialidades también es importante, las principales se mantienen en condiciones idóneas para el acceso a las UC, además se sigue con su ampliación aunque todas son de terracería, las consolidadas, como la calle Sebastián Lerdo de Tejada, Altamirano y la calle Antonio Pliego Villalba se mantienen igual y se han comenzado a abrir calles secundarias aledañas a éstas todas de terracería lo que provoca que se forme una traza urbana reticular mucho más visible. Respecto a la vialidad a Almoloya de Juárez, se comienza con su ampliación y mantenimiento en el 2011 y permite un mejor acceso a las urbanizaciones que se encuentran sobre la carretera, *La Loma I y II* y *El Porvenir*.

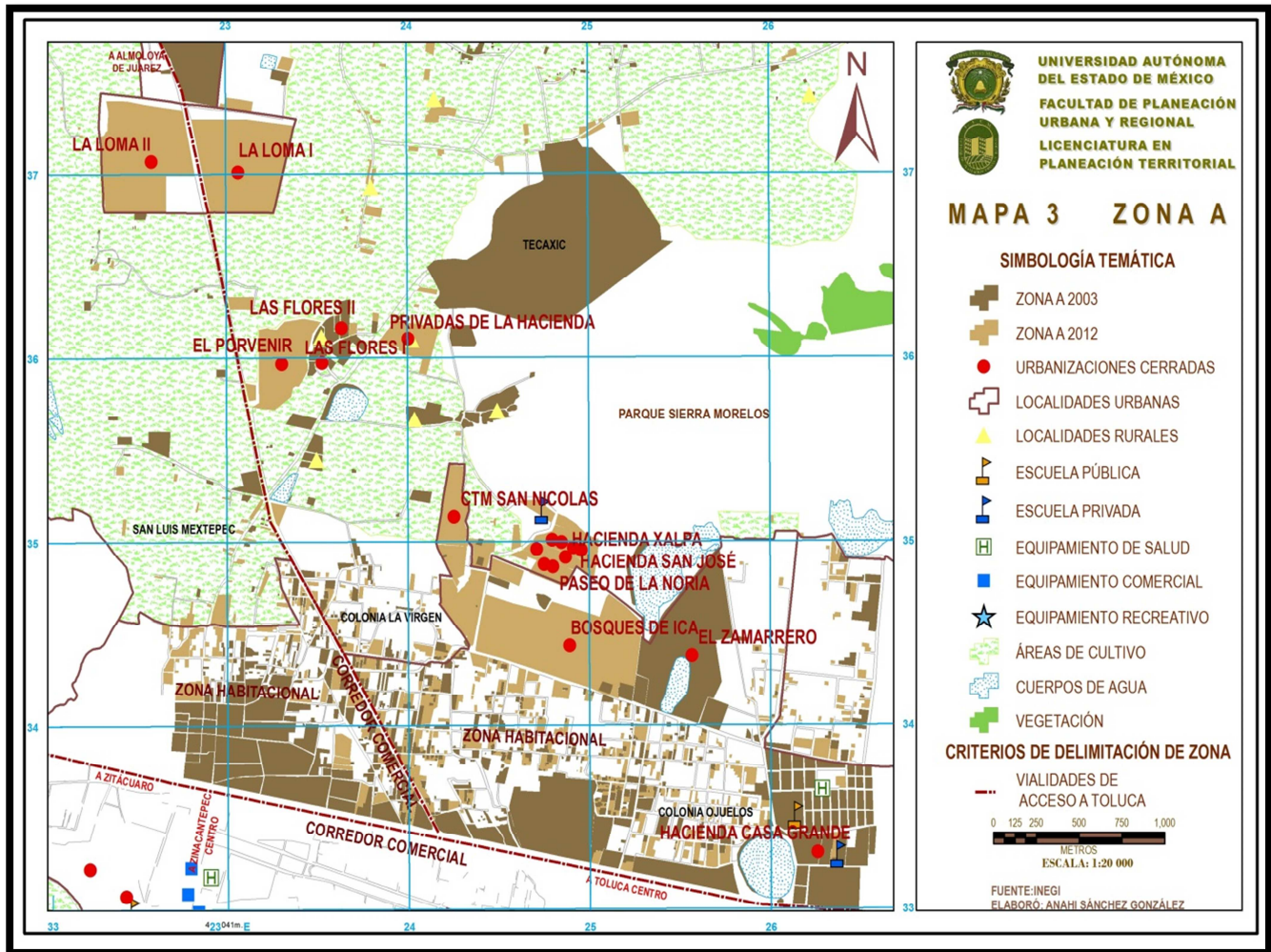
Sobre la carretera a Tecaxic y Ex Hacienda Serratón se puede observar vacíos urbanos los cuales muestran que primero llegaron las UC y después las viviendas unifamiliares de población oriunda de la localidad. Este es uno de los segmentos de la zona A que se encuentran aún desprovistos de urbanización, situación distinta a la otra parte de la zona donde la población no residente de las urbanizaciones se encuentran relativamente cerca de las mismas, en donde el continuum urbano es más visible.

En resumen, para la década de 1980-1990 la zona A era principalmente agrícola, forestal y de lagunas conformadas por ejidos, los cuales aún existen en algunas partes. En los años siguientes se comenzó con la urbanización de la zona con la construcción de *El Zamarrero*, UC de tipo residencial que se construyó lo más alejado de la ciudad de Toluca pero se mantuvo en contacto por medio de la construcción de la calle Aztecas, vialidad que sirve de acceso exclusivo a la urbanización en sus primeros años de construcción. Para la década del 2000-2010 se dio el auge en la construcción de emprendimientos inmobiliarios cerrados en la zona, con la edificación de más de 15 de los 24 que existen en todo el municipio, lo que detonó la construcción de vialidades y la ampliación de las redes de agua potable, drenaje y alcantarillado aunque este solo fuera para dotar al cien por ciento de la población de las urbanizaciones cerradas y el resto de las viviendas localizadas a su alrededor fueron excluidas de los servicios por estar dispersas.

El equipamiento fue distinto para los miembros de las UC y para los habitantes de la localidad que viven fuera de las UC. A las urbanizaciones cerradas se les obliga, por ley, a construir equipamiento de esparcimiento como áreas recreativas al interior, educativos como escuelas preescolares, primarias y en algunos casos, como *la Loma I*, equipamiento educativo como secundarias, mientras que al exterior la existencia solo de un preescolar y de una primaria hasta el año 2000 marcó la separación existente en la población a quien no se le dotó de otro tipo de equipamiento más que educativo. El equipamiento de salud es nulo en la zona al igual que los recreativos. Para la década del 2000-2010 se dio la localización de escuelas privadas por parte de la *Anáhuac*, principalmente, lo que separó más a la población que no tiene recursos económicos para acceder a estos equipamientos.

La zona A se mantuvo muchos años como una zona de recreación y de producción agrícola para la población de Zinacantepec pero con el paso de los años se comenzó a consolidar una zona urbana caracterizada por la localización de urbanizaciones cerradas. Las UC abrieron el camino para que también la población oriunda comenzara a localizarse lo más cerca de éstas, y obtener beneficio, principalmente con la conectividad vial y con los servicios públicos aunque estos no fueran proporcionados eficientemente. La separación de la población por medio del equipamiento es representativa ya que mientras los residentes de las urbanizaciones tienen escuelas exclusivas para ellos, la población oriunda tiene que trasladarse a otros municipios en los años anteriores al año 2000, lo que muestra que la dotación de equipamiento no era igualitaria para los dos tipos de población.

La información se muestra en el mapa 3.



3.2 ZONA B

⌘ 1980-1990: ANTES DE LA CONSTRUCCIÓN DE UC

Esta zona se localiza en la cabecera de Zinacantepec en los barrios de San Miguel y de la Veracruz y las urbanizaciones cerradas se ubicaron en la periferia. , La periferia de la cabecera municipal se caracteriza por parcelas agrícolas alejadas de toda urbanización. En los años de 1980 se comenzó a construir vivienda a lo largo de la calle 16 de Septiembre que es la calle de acceso al centro del municipio y sobre la vialidad Adolfo López Mateos, aun alejados de la zona donde posteriormente se construirán las UC.

La zona mantiene un régimen de propiedad aun ejidal por lo cual se observan los lotes de terrenos y algunos sembradíos. En el Barrio de la Veracruz, donde está una de las tres UC, se encuentra igualmente desprovista de vivienda, allí se está dirigiendo el crecimiento de la mancha urbana de la cabecera municipal, pero para esta década aún se conforma por ser ejido y tierras de cultivo.

Respecto al equipamiento, no se sitúa alguno ya que en la periferia del municipio no son factibles para la población, aun así la cercanía con la calle 16 de Septiembre, por parte de la población del barrio de San Miguel, hace que el equipamiento localizado sobre la misma tenga influencia en la población pero el único existente es de salud conformado por la Unidad de Medicina Familiar del IMSS, el resto son pequeños locales a baja escala. En el otro barrio el equipamiento por la zona es nulo.

Los servicios públicos prestados en esta zona se ven reducidos a la población que se encuentra localizada sobre la calle 16 de Septiembre y las calles aledañas a la cabecera municipal, como Miguel Hidalgo, José María Morelos e Independencia.

La vialidad de acceso al centro del municipio es la calle 16 de Septiembre y por la carretera secundaria que se registra aun de terracería pero ya perfectamente delimitada es Ignacio López Rayón que conecta con la Vialidad Adolfo López Mateos, son pequeños caminos que son registrados como de paso.

⌘ 1990-2000: UC DE TIPO DE RESIDENCIAL EN LA PERIFERIA CERCANA DEL MUNICIPIO

En esta década la consolidación de la mancha urbana es más visible puesto que se está dirigiendo hacia esta zona la construcción de vivienda, de tal forma que para el año 1995 se autorizaron dos de las urbanizaciones cerradas, *la Aurora* y *la Esperanza*, que son de tipo residencial, las cuales llegaron a ocupar tierras de cultivo con régimen de propiedad ejidal lo que provocó la atracción de población hacia la zona y detonó la creación de vivienda de autoconstrucción fuera de las urbanizaciones, aunque de manera dispersa.

El tema del equipamiento, según el mapa temático del Plan de Desarrollo Municipal 1994-1996, muestra que se construyeron instalaciones educativas formadas por una escuela técnica Industrial Estatal (CECATY) en la misma zona en que se localizan las UC, sobre la calle Ignacio López Rayón. De la misma forma sobre la calle 16 de Septiembre se dio la edificación de una secundaria

Estatal, equipamientos que beneficiaron a la población que se estaba ubicando en esta zona.

En cuanto a los servicios públicos prestados dentro de las urbanizaciones cerradas, según registros del plan, se muestra que la red de agua potable, drenaje y alcantarillado si fueron ampliados con la intención de que los miembros de estas urbanizaciones tuvieran acceso a ellos, en cuanto al servicio de energía eléctrica, éste era provisto a las dos urbanizaciones por parte de Luz y Fuerza del centro (hoy extinta sustituida por la CFE). Los servicios públicos fuera de las urbanizaciones no son brindados ya que existe dispersión de población, lo que evita que se les proporcione el servicio por considerar que los costos de ampliación de la red, más cuando las viviendas se encuentran tan separadas y alejadas de las calles principales, sean muy elevados lo cual evita la ampliación. (Plan de Desarrollo Municipal 1994-1996).

Las vialidades para esta zona no se ven modificadas, no se construyeron nuevas para darle cabida a las urbanizaciones ya que llegaron a localizarse sobre la calle Ignacio López Rayón que ya fungía como salida de la población hacia la Vialidad Adolfo López Mateos.

En la zona de localización de la urbanización cerrada *María de la Luz*, se encuentra la misma situación que la década de 1980-1990. No hay crecimiento urbano, ni la ampliación de las redes de agua potable, drenaje y alcantarillado y se encuentra conformado aun por zonas de cultivo. En cuanto a su equipamiento e infraestructura vial se mantienen sin ellas ya que la expansión urbana no ha llegado hasta esta zona. Aquí las viviendas han tratado de mantenerse a lo largo de la calle Independencia Oriente de tal forma que la dispersión de las mismas es muy reducida, la mayoría de ellas se encuentran localizadas por calles ya consolidadas aunque estas no se encuentran pavimentadas ni asfaltadas.

⌘ 2000-2012: CONSOLIDACIÓN DEL CENTRO DE ZINACANTEPEC, CONSTRUCCIÓN DE UNA UC

Esta zona no muestra gran crecimiento urbano después de la construcción y la consolidación de las UC *la Aurora* y *la Esperanza*. Se presenta un leve crecimiento de población fuera de la misma caracterizada por viviendas de autoconstrucción, pero la conservación de tierras de cultivo alrededor de las urbanizaciones es marcada mostrando solo la edificación de algunas viviendas en diferentes puntos y un crecimiento urbano lento.

Su equipamiento comercial fue el que se amplió con la construcción de un banco, una Bodega Aurrera, Coppel, Elektra, una gasolinera y la construcción de comercios a baja escala a lo largo de la calle 16 de Septiembre, vialidad de acceso principal a la cabecera municipal.

En cuanto a los servicios estos no se ampliaron más para la población oriunda, mostrando que para el gobierno local fue prioritario dotar de servicios públicos a los residentes de las UC, esto ya que cuando las inmobiliarias construyen UC deben de proporcionar todos los servicios a la hora de la venta de la vivienda y cuando las UC se entregan al H. Ayuntamiento el municipio se encarga del mantenimiento y continuidad de éstos servicios básicos. El único servicio que si mostró amplitud fue el de energía eléctrica que no proporciona el ayuntamiento sino la empresa de Luz y Fuerza del Centro y actualmente la CFE.

La UC que se ubica más cercana al centro del municipio, *María de la Luz*, está localizada en una zona de crecimiento urbano dirigiéndose hacia el municipio de Toluca. Esta UC se localiza al este del municipio, muy cerca del límite municipal con Toluca, es de tipo residencial y el Plan Municipal de Desarrollo Urbano del 2003 muestra, con información recabada en trabajo de campo e INEGI, que cuenta con los servicios básicos de agua entubada, drenaje y alcantarillado además de energía eléctrica.

Las viviendas de autoconstrucción al exterior de la urbanización se localizaron hacia el oeste mientras que hacia el este se encuentran tierras de cultivo, se localiza en la franja de expansión urbana de la cabecera municipal.

El equipamiento es poco en la zona, el más cercano es educativo integrado por la Escuela Siglo XXI que se encuentra sobre la calle 20 de Noviembre.

Los servicios son prestados por el ayuntamiento, la calle Independencia oriente sobre la que se encuentra la UC cuenta con las redes de agua potable, drenaje y alcantarillado, además de los postes de energía eléctrica. Para las viviendas dispersas que se encuentran localizados hacia el norte, este y sur de la urbanización, los servicios básicos no son prestados a la población y la dispersión no favorece la ampliación de las redes hacia las viviendas por considerarlas de alto costo para el gobierno local (Plan de Desarrollo Municipal 2010-2013), y contribuye a la no integración de la población, y mucho menos hace equitativa la dotación de servicios a los que la población tiene derecho.

Las vialidades se integran por la ampliación hasta la UC de la calle Independencia oriente y que lleva directamente a la vialidad Las Torres que se construyó en el año 2010 para darle un mejor acceso y salida a la población de Toluca y Zinacantepec.

Esta zona no mostró cambios del año 2010 al 2012, por tal motivo no se recurrió a la descripción de la zona para estos dos años.

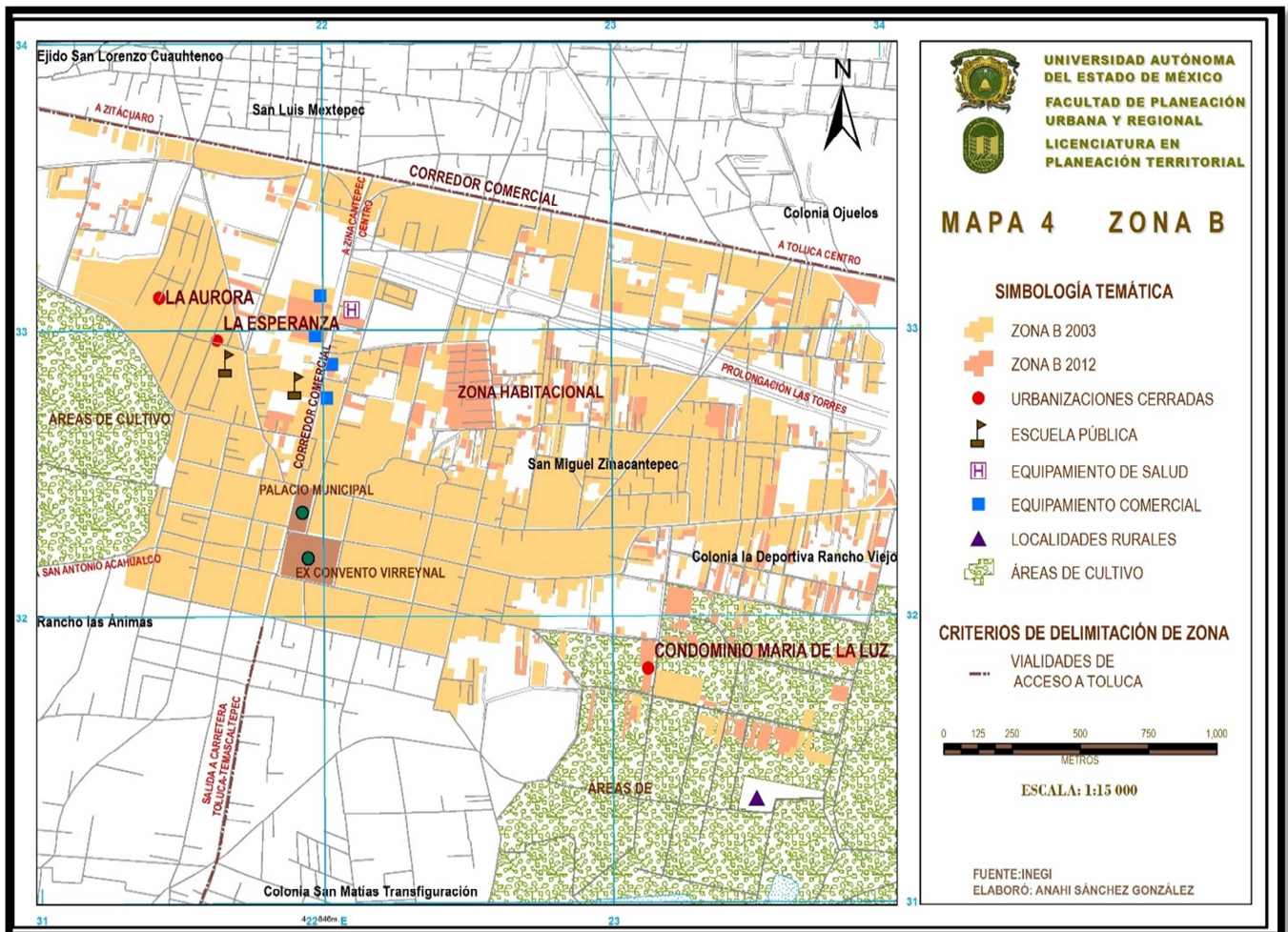
En resumen, esta zona presenta cambios progresivos en cuanto a que, antes de la construcción de las UC se consideraba el área como exclusivamente de producción agrícola, pero en cuanto van avanzando los años y se van localizando las UC también se van construyendo viviendas cercanas a éstas, pero con diferentes características comenzando con que las UC cuentan con servicios de agua entubada, drenaje y alcantarillado, además de energía eléctrica con cobertura total, equipamiento al interior conformado principalmente por salones de usos múltiples exclusivos para los residentes, áreas verdes amplias y seguridad.

Mientras que al exterior la población que se comienza a localizar alrededor de estas urbanizaciones no cuenta con servicios públicos, en muchos casos tampoco con energía eléctrica, esta situación se genera porque hay, principalmente, asentamientos dispersos y sobre tierras que aún se consideraban de producción agrícola. Es importante recalcar que las dimensiones en cuanto a viviendas, acabados, número de pisos y calidad de los materiales también marca una diferencia entre los residentes de las UC y la población oriunda del municipio.

La ampliación de vialidades también es importante, cuando se construyó la UC *María de la Luz*, hacia el este del municipio, se amplió la calle Independencia y dio salida hacia la calle López Portillo que conecta con la vialidad las Torres de acceso rápido a Toluca y salida a la Ciudad de México.

Esta zona es donde se encuentran más separadas las UC, pero también muestra que se comenzaban a localizar este tipo de emprendimientos, como lo mencionan algunos autores, en la periferia cercana del municipio en donde se pueden aun ampliar las redes de infraestructura y equipamiento ya que no se encuentran tan separadas del continuum urbano.

El mapa 4 muestra la información detallada.



3.3 ZONA C

⌘ 1980-1990: ANTES DE LA CONSTRUCCIÓN DE UC

Esta zona se divide en dos partes, la primera se localiza entre la comunidad de San Juan de las Huertas y la Huerta, en ésta las viviendas se encuentran mucho más alejadas de la ubicación actual de las UC *Bosque el Nevado I y II*, lo que significa que la vivienda era nula en la zona, estando conformado el espacio por extensiones de bosque que formaba parte del paisaje que separaba las dos localidades y entre las cuales también se encuentra una ex ladrillera, que será la ubicación que 30 años después será demolida para la construcción de las urbanizaciones cerradas ya mencionadas, lo que refiere que esta era propiedad privada, en medio de ejidos. La zona se caracteriza por mantener extensiones de cultivo que son más amplias que los centros de población.

El desarrollo urbano es muy incipiente aún en la zona, apenas se observa una mancha urbana representativa, de tal forma que los equipamientos estaban reducidos a un internado para niños de escasos recursos, un centro de salud y un campo de futbol. Los servicios públicos, por ejemplo el de agua potable lo administraba un comité de agua, en cuanto a drenaje y alcantarillado se da la presencia de desagües a cielo abierto y en ríos, lo que muestra la inexistencia de redes de drenaje y alcantarillado en las comunidades que conforman la zona, en cuanto a energía eléctrica se da inicio con la prestación del servicio por parte de Luz y Fuerza del Centro prestando solo el servicio en la parte central de las dos localidades.

Respecto a las vialidades, existe para este periodo la calle Porfirio Díaz que es aun de terracería pero ya delimitada y que conecta a las localidades de San Juan de las Huertas y la Huerta y que entronca con la carretera regional Toluca-Temascaltepec. Es importante mencionar que no se muestra la existencia de más vialidades, solamente calles locales que conforman los dos centros de población.

La segunda parte de la zona, que se encuentra en la localidad de Santa Cruz Cuauhtenco, se define por mantener vivienda de autoconstrucción muy cerca de la zona en la cual se construirá la urbanización cerrada *Hacienda los Carreteros*, que se caracteriza por estar aledaño al continuum urbano de la localidad.

En tanto al equipamiento que se encuentra en la zona, este solo cuenta con un panteón local que es administrado por una comisión, al igual que la dotación de servicios públicos principalmente el de agua potable administrado por los comités de agua, el servicio de drenaje es inexistente para esta década y el servicio de energía eléctrica se proporciona solo en el centro de la localidad por Luz y Fuerza del Centro, dejando fuera las viviendas que se encuentran en la periferia.

Las vialidades son para acceso a la localidad y la principal, Luisa Isabel Campos de Jiménez Cantú, atraviesa de norte a sur la misma, esta es de terracería y entronca directamente con la carretera regional Toluca-Temascaltepec, en cuanto a las demás vialidades apenas comienzan a formarse ya que la mancha urbana no es muy visible aun en la zona.

⌘ 1990-2000: CRECIMIENTO URBANO LENTO DE LOCALIDADES DEL SUR DEL MUNICIPIO

En esta década el crecimiento urbano en las localidades de San Juan de las Huertas y la Huerta es mayor. Los centros urbanos se están expandiendo hacia las tierras de cultivo y provoca que las dos localidades se vean más juntas. Las

viviendas en la zona se comienzan a observar de autoconstrucción, con materiales, dimensiones y acabados distintos para todas, a pesar del crecimiento urbano que se genera por la zona se siguen observando extensas tierras de producción agrícola y parte del bosque que conforma el Nevado de Toluca, donde después se localizarán dos de las UC.

El equipamiento se caracteriza por la construcción de un preescolar y una primaria, también se integró una preparatoria pública y una privada. En cuanto a los servicios públicos el Plan de Desarrollo Municipal 1994-1996, no registra dentro de las necesidades a satisfacer por parte del gobierno local, que la población requiera de algún tipo de servicio público lo que muestra que es satisfecho por los comités locales o no se requiere para la zona.

Servicios públicos: El Censo de Población y Vivienda de 1990 muestra también que del total de viviendas en la localidad más del 85% de la población cuenta con los servicios de agua potable, drenaje, alcantarillado y energía eléctrica, el resto se caracteriza por ser vivienda dispersa que no cuenta con los servicios.

Las vialidades se comienzan a pavimentar, principalmente la Porfirio Díaz ya que es la de acceso y conexión entre las dos localidades, el resto siguen siendo pequeñas calles que van creciendo con la mancha urbana y que siguen de terracería.

La localidad de Santa Cruz Cuauhtenco, que conforma la segunda parte de esta zona, se caracteriza por tener un crecimiento urbano más acelerado, podría ser por la cercanía con la ciudad de Toluca, aun así la vivienda se mantiene como de autoconstrucción teniendo una forma urbana compacta alrededor del centro de la localidad.

Respecto al equipamiento en la localidad, se incrementó a un preescolar, una primaria y una secundaria, además de un centro de salud lo que se dio por el crecimiento poblacional de la misma.

En cuanto a los servicios públicos, el Plan de Desarrollo Municipal 1994-1996, muestra que la población exige la ampliación de la red de agua potable, drenaje y alcantarillado en varias calles que conforman el centro de la localidad, lo que evidencia que la localidad ya no se rige en su totalidad por comités, sino que una parte ya se incorporó a la administración del gobierno local, quedando solo en la administración de los comités la parte que conforma el ejido de Santa Cruz Cuauhtenco.

En el tema de las vialidades, éstas se vieron incrementadas y por ende la población, según el plan ya mencionado, solicitó que se pavimentaran, entre las más importantes está la calle Morelos que atraviesa la localidad de oeste a este, y algunas otras que conforman principalmente el centro de la localidad.

⌘ 2000-2010 LA LLEGADA DE UC DE TIPO MEDIO AL SUR DEL MUNICIPIO

Para esta década en la localidad de San Juan de las Huertas y San Juan se mantiene un ritmo de crecimiento urbano muy lento, es poco perceptible ya que principalmente se da la construcción de vivienda en zonas alejadas de los centros de población lo que dificulta que se observe un crecimiento de las localidades.

El equipamiento solo se vio incrementado por la construcción de un hospital regional del ISEM y por la construcción de un salón de eventos, con canchas deportivas que son propiedad del SNTE que son exclusivas para utilización del sindicato considerado de carácter privado.

En cuanto a los servicios, el Censo de Población y Vivienda 2010, muestra que más del 85% de las viviendas en la localidad cuentan con los servicios de agua potable, drenaje, alcantarillado y energía eléctrica, siendo este último el que más número de viviendas atiende dentro de la localidad.

En el tema de las vías de comunicación, la carretera Toluca-Temascaltepec se amplió a cuatro carriles por sentido hasta la carretera el Pacífico, el resto de las vialidades solo recibieron atención en cuanto a cuestiones de bacheo para mantener su funcionalidad.

Respecto a la localidad de Santa Cruz Cuauhtenco que también forma parte de la zona C, se mantiene sin modificaciones, solo se observa un leve crecimiento urbano hacia las áreas agrícolas, aunque esto no es muy representativo. El equipamiento, los servicios y las vialidades no sufrieron grandes cambios, solo se dio la instalación de una fábrica de envasado de la empresa Coca Cola, algunas viviendas de autoconstrucción se vieron beneficiadas por la incorporación de los servicios públicos ya que no se encontraban tan lejos del centro de población.

⌘ 2010-2012: DOS UC MAS, DIFERENTE LOCALIDAD

En los últimos dos años que retoma esta investigación, en las localidades de San Juan de las Huertas y la Huerta se dio la autorización para la construcción de dos urbanizaciones cerradas, *Bosques del Nevado I y II*, que se caracterizan por ser de tipo habitacional de interés social, popular y medio con semejanzas arquitectónicas todas ellas. La zona en la que se localizaron estaba conformada

por los restos de una ex ladrillera y una porción de bosque. Las viviendas de su entorno se ven diferenciadas por ser de autoconstrucción de diferentes tamaños, acabados y materiales, lo que hace que se diferencien las viviendas de las urbanizaciones con las viviendas del exterior.

El equipamiento que se autorizó junto con la urbanización fue la construcción de un preescolar, una primaria y un área de juegos infantiles, además de amplias áreas verdes que se ven caracterizadas por la incorporación de parte del bosque que se localiza en la zona. En cuanto al equipamiento al exterior sigue conformándose por un preescolar, primaria, secundaria, una preparatoria pública y una privada, además del internado para niños de escasos recursos.

Los servicios públicos al interior de *Bosques del Nevado I y II* son proporcionados por parte del gobierno local, de tal forma que todas las viviendas tienen acceso a agua potable, drenaje, alcantarillado, además la CFE proporciona el servicio de energía eléctrica a todas las viviendas de la urbanización. En cuanto a los servicios al exterior, estos no se ven modificados, existe necesidad en la dotación de los mismos debido a que en algunas partes de la localidad se siguen rigiendo por comités y en otras ya están incorporadas a los servicios que presta el ayuntamiento, lo cual no garantiza una eficiencia en los servicios prestados.

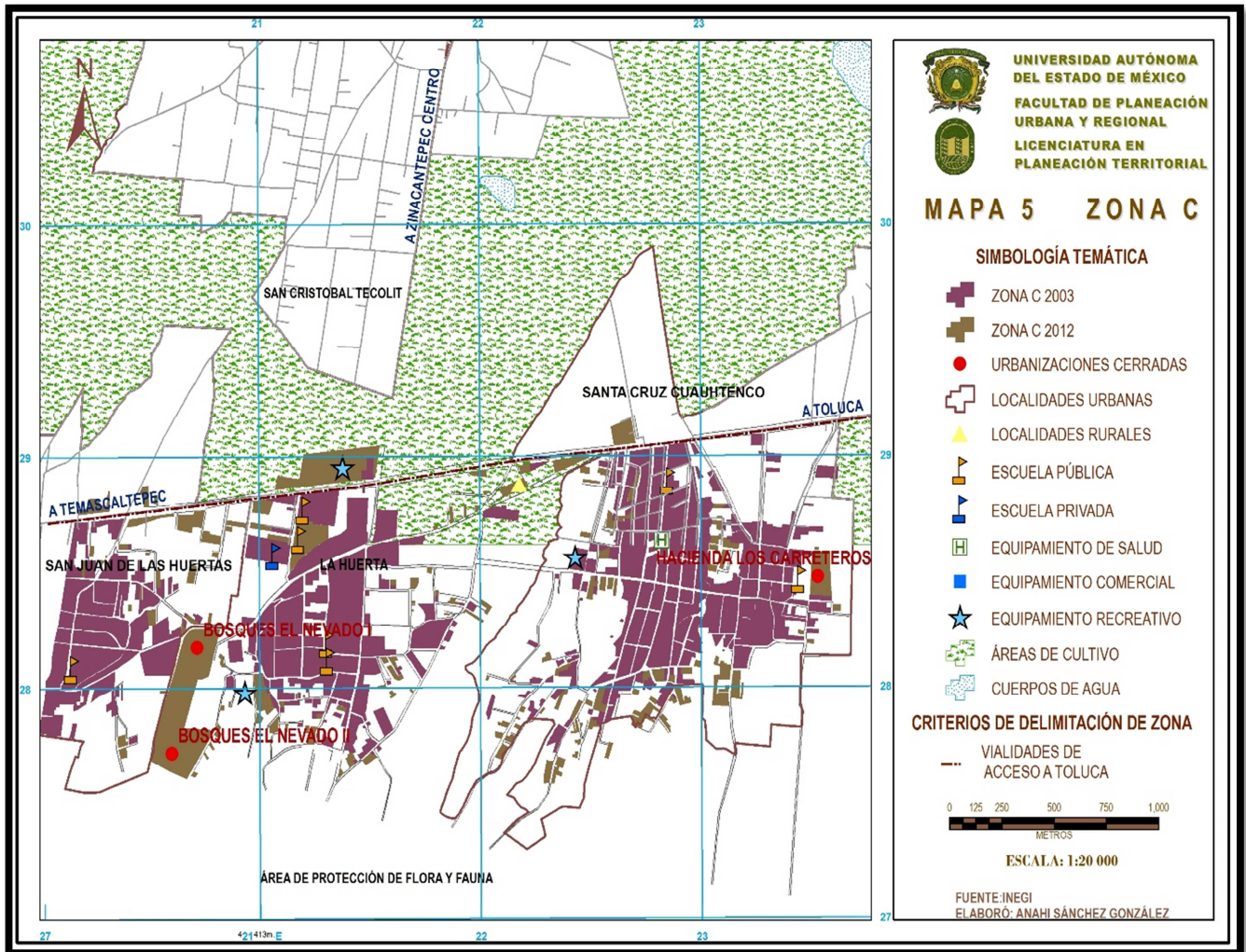
Las vialidades no han sufrido grandes modificaciones, solo el entronque entre la Calzada la Huerta que conecta el centro del municipio de Zinacantepec con la localidad de la Huerta fue modernizado, con la construcción de un puente elevado que hace mas rápida la salida del municipio de Zinacantepec a la ciudad de Toluca por la carretera Toluca-Temascaltepec.

Respecto a la localidad de Santa Cruz Cuauhtenco no ha sufrido cambios, sigue manteniendo su forma urbana y solo muestran crecimiento los asentamientos humanos dispersos alrededor de la mancha urbana consolidada de la localidad.

En resumen la zona C no sufre grandes cambios en cuanto a la localización de urbanizaciones cerradas. Como muchas localidades va incorporando otras actividades a la par que su población va en aumento, el cambio en tanto régimen de propiedad y la incorporación al padrón de contribuyentes del gobierno local son algunos de los cambios que se dan más significativos, lo que si se muestra de una manera muy marcada es la diferenciación en la zona en cuanto a los tipos de vivienda, ya que las de autoconstrucción difieren en cuanto a características de dimensiones, materiales, niveles de construcción, acabados, etcétera, mientras que las viviendas de las UC se mantienen con las mismas características evitando la individualidad que se ve en el exterior. En cuanto a los servicios y equipamiento,

dentro de las urbanizaciones se da la construcción de algunos de ellos, principalmente de educación básica y recreativos, mientras que al exterior se caracteriza la zona por mantener pocos espacios para el ocio de la población.

En el mapa 5 se muestra la información de esta zona.



De igual manera el cuadro 2 muestra las características de fragmentación urbana que se presentan por las urbanizaciones cerradas en el municipio de Zinacantepec.

**CUADRO 2 DESCRIPCIÓN DE VARIABLES DE FRAGMENTACIÓN URBANA
EN ZINACANTEPEC 1980-2012**

VARIABLES/ ZONAS	ZONA A <i>Se ubica en las localidades de San Luís Mexztepec y Colonia Ojuelos al noreste de la cabecera municipal de Zinacantepec.</i>	ZONA B <i>Se ubica en la cabecera municipal en los barrios de San Miguel y de la Veracruz, en el centro del municipio.</i>	ZONA C <i>Se ubica al sur de la cabecera municipal en las localidades de San Juan de Huertas y Santa Cruz Cuauhtenco.</i>
VIVIENDAS EN UC	<p>1980-1990: no existen UC 1990-2000: construcción de la primer UC de tipo residencial, con construcciones mayores a 500m2. Viviendas de materiales y construcciones distintas. 2000-2010: construcción de 15 UC de tipo residencial, medio, interés social y popular. Viviendas de características semejantes 2010-2012: construcción de dos UC de tipo medio. Viviendas con características semejantes</p>	<p>1980-1990: no existen UC 1990-2000: construcción de dos urbanizaciones de tipo residencial. Viviendas de características diferentes. 2000-2010: construcción de una urbanización de tipo residencial. Viviendas de características diferentes. 2010-2012: no hay construcción de nuevas UC.</p>	<p>1980-1990: no existen UC 1990-2000: no existen UC 2000-2010: construcción de una urbanización de tipo medio. Viviendas de características semejantes. 2010-2012: construcción de Interés Social, Popular y Medio. Viviendas de características diferentes.</p>
VIVIENDAS FUERA DE LAS UC	<p>1980-1990: no existe vivienda 1990-2000: viviendas de autoconstrucción dispersas. 2000-2010: viviendas de autoconstrucción dispersas. 2010-2012: autoconstrucción, con mayor consolidación sobre las calles de acceso a las UC.</p>	<p>1980-1990: no existe vivienda 1990-2000: dispersión de la vivienda. 2000-2012: crecimiento urbano caracterizado por vivienda de autoconstrucción ya no tan disperso.</p>	<p>1980-1990: vivienda de autoconstrucción cercana a los dos centros de población y dispersa. 1990-2000: viviendas de autoconstrucción ya no tan dispersa. 2000-2010: dispersión poblacional. 2010-2012: de autoconstrucción más cercana a las urbanizaciones cerradas.</p>
EQUIPAMIENTO DENTRO DE LAS UC	<p>1980-1990: inexistente 1990-2000: cancha de tenis y salón de usos múltiples para residentes. Por vivienda se da la construcción de albercas, áreas recreativas, salones de fiestas y canchas deportivas. 2000-2010: Para los emprendimientos más grandes se ha construido equipamiento educativo y recreativo. 2010-2012: no hay incremento.</p>	<p>1980-1990: no existen UC 1990-2000: equipamiento especial conformado por un salón de usos múltiples. 2000-2012: no se incrementa.</p>	<p>1980-1990: no existen UC 1990-2000: no existen UC 2000-2010: no existen UC 2010-2012: construcción de un preescolar, una primaria y un área de juegos infantiles.</p>
	<p>1980-1990: inexistente 1990-2000: no existe. 2000-2010: un preescolar y una secundaria los cuales son públicos, un preescolar privado, un centro de salud público y negocios a baja escala a lo largo de las vialidades principales. 2010-2012: construcción de un preescolar, primaria y secundaria privados y la construcción de una primaria y secundaria públicos.</p>	<p>1980-1990: Equipamiento de salud conformado por la Unidad de Medicina Familiar IMSS. 1990-2000: construcción de equipamiento educativo: secundaria publica y una escuela de tipo técnico industrial (CECATY). 2000-2012: construcción de equipamiento comercial conformado por, un Copel, un</p>	<p>1980-1990: equipamiento educativo conformado por un internado para niños de escasos recursos, equipamiento de salud: conformado por un centro de salud. Equipamiento deportivo caracterizado por un campo de fútbol. 1990-2000: construcción de un preescolar por cada localidad, una primaria por</p>

<p>EQUIPAMIENTO FUERA DE LAS UC</p>	<p>Bodega Aurrera, Elektra y una gasolinera.</p> <p>localidad, una secundaria solo en Santa Cruz Cuauhtenco, una preparatoria publica y una privada en San Juan de las Huertas y un centro de salud en Santa Cruz Cuauhtenco. 2000-2010: se construyó un hospital regional del ISEM y un salón de eventos con canchas deportivas por parte del SNTE de carácter privado en San Juan de las Huertas. 2010-2012: no se incrementan.</p>	
<p>DENTRO DE LAS UC</p> <p>SERVICIOS PÚBLICOS DE AGUA ENTUBADA, DRENAJE, ALCANTARILLADO Y ENERGÍA ELÉCTRICA</p>	<p>1980-1990: inexistente. 1990-2000: servicios prestados por gobierno local y por particulares. 2000-2010: prestación de todos los servicios por parte del gobierno local y por luz y fuerza del centro. 2010-2012: prestación de todos los servicios por parte del gobierno local y por CFE.</p>	<p>1980-1990: no existen UC 1990-2000: prestación de los servicios por parte del gobierno local y Luz y Fuerza del Centro 2000-2012: se mantiene el servicio por parte del gobierno local y por la CFE, y se amplían hacia la UC <i>María de la Luz</i> construida en este periodo.</p>
<p>FUERA DE LAS UC</p> <p>SERVICIOS PÚBLICOS DE AGUA ENTUBADA, DRENAJE, ALCANTARILLADO Y ENERGÍA ELÉCTRICA</p>	<p>1980-1990: inexistente. 1990-2000: inexistente por dispersión de la vivienda. 2000-2010: dotación de servicios a la población localizada a lo largo de las vialidades Adolfo López Mateos y la que va a Almoloya de Juárez. 2010-2012: deficiencia por la mala calidad de las redes de agua potable, drenaje y alcantarillado y por la dispersión poblacional, el servicio de energía eléctrica se proporciona dependiendo también de la consolidación de la zona. Por lo tanto, no todas las viviendas cuentan con energía eléctrica.</p>	<p>1980-1990: Dotación solo a una parte de la población residente en las calles Miguel Hidalgo, José María Morelos e Independencia. 1990-2000: no son prestados por la dispersión poblacional. 2000-2012: Ampliación principalmente de la red de energía eléctrica proporcionada por Luz y Fuerza del Centro, hoy sustituida por CFE.</p> <p>1980-1990: no existen redes de drenaje y alcantarillado, el agua potable es dotado por parte de un comité local y un panteón local. 1990-2000: dotación de los servicios a un 85% de la población de San Juan de las Huertas, el resto es vivienda dispersa sin servicios. En Santa Cruz Cuauhtenco, los servicios públicos son deficientes ya que la población los solicita para el periodo 1994-1996 del gobierno local. 2000-2010: ampliación de los servicios públicos principalmente en la localidad de Santa Cruz Cuauhtenco. 2010-2012: deficiencia en la dotación de los servicios por estar conformados por partes de ejidos y otras partes por ya encontrarse dentro del padrón del gobierno local.</p>

VIALIDADES

1980-1990: calles de terracería. Solo las vialidades regionales a Almoloya de Juárez y la Toluca-Zitácuaro que están en condiciones transitables.

1990-2000: pavimentación de la calle Aztecas, acceso principal a la UC *Zamarrero*, pavimentación de la calle Altamirano, Sebastián Lerdo de Tejada y acondicionamiento de calles de terracería terciarias.

2000-2010: construcción y mantenimiento de más vialidades para dar acceso a las UC como la Sebastián Lerdo de Tejada, Altamirano, Aztecas, avenida San Nicolás, la carretera a Tecaxic, Antonio Pliego Villalba y ampliación a cuatro carriles de la carretera a Almoloya de Juárez.

2010-2012: apertura de nuevas calles todas de terracería.

1980-1990: Conformada por la calle regional Adolfo López Mateos, la calle primaria 16 de Septiembre y la calle secundaria Ignacio López Rayón.

1990-2000: no se amplían ni se construyen nuevas, se mantienen en condiciones transitables las ya existentes.

2000-2012: se amplía la calle Independencia oriente hasta llegar a la UC *María de la Luz*.

1980-1990: vialidad regional Toluca-Temascaltepec, calle Porfirio Díaz de terracería y la calle Luisa Isabel Campos de Jiménez Cantú igual de terracería.

1990-2000: pavimentación de la calle Porfirio Díaz en San Juan de las Huertas y la apertura de calles principales como la Morelos en Santa Cruz Cuauhtenco.

2000-2010: se dio la ampliación a cuatro carriles de la carretera Toluca Temascaltepec, además se integró un programa de bacheo en varias de las calles tanto de san Juan de las Huertas como de Santa Cruz Cuauhtenco.

2010-2012: construcción de un puente elevado para dar mejor salida de la población de Zinacantepec y San Juan de las Huertas a la ciudad de Toluca.

Fuente: Elaboración propia, 2015

CONCLUSIONES DEL CAPITULO

Este capítulo definió las características con las que cuenta cada una de las urbanizaciones cerradas dentro del municipio de Zinacantepec, la intención fue describir, con base en la utilización de variables extraídas de casos de estudio de la fragmentación urbana en países latinoamericanos, cómo se presenta la fragmentación urbana en el municipio de Zinacantepec.

Una de las cuestiones más importantes que se identificaron es que la ubicación de las urbanizaciones cerradas está siguiendo una lógica de separación del resto de la población. Se localizan fuera del continuum urbano ya existente en las diferentes localidades en las que se encuentran, además se ubican en la periferia del municipio de Zinacantepec, principalmente, en localidades poco pobladas que cuentan con características de paisajes con lagos y bosques que hacen más atrayente la zona para localizar en estos terrenos urbanizaciones cerradas. Asimismo se están situando en zonas ejidales que han pasado a propiedad privada con la compra de los terrenos.

Las urbanizaciones cerradas se localizan en tres zonas del municipio: la Zona A se localiza al norte y noreste del municipio, la Zona B se encuentra en la cabecera municipal pero en la periferia y la Zona C se encuentra en el sur de la cabecera

municipal. De estas tres zonas, la Zona A se ha consolidado como la de mayor atracción de UC, ya que se encuentran localizadas 18 de las 24. Este tipo de emprendimientos son distintos entre sí. Hay desde los mega emprendimientos habitacionales de interés social que sobrepasan las 2,000 viviendas y que son enfocados principalmente a empleados de fábricas, hasta los emprendimientos de tipo residencial para población de altos recursos y que son más pequeños pero con viviendas con más metros de construcción, áreas libres y otras características de exclusividad.

Una característica igual de relevante que está sucediendo en el municipio es que la mayoría de los emprendimientos que se están ubicando dentro de Zinacantepec son de tipo popular, interés social y medio. Lo anterior da como resultado que la atracción de población trabajadora sea de clase media y media-baja, esta es una característica que se comenzó a ver cuándo se dio el auge en la construcción de estos emprendimientos habitacionales. Los casos de estudio analizados en esta investigación lo corroboran. En los países latinoamericanos, principalmente en México, Enríquez Acosta (2007), encontró que en las ciudades fronterizas de Nogales, Tijuana y Ciudad Juárez, este tipo de emprendimientos se construyeron para la población de estratos socioeconómicos medios y medios bajos. Con esto se generó que no solo población de recursos altos tuvieran acceso a emprendimientos cerrados, sino que también población de recursos medios y medios bajos pudieran acceder a este mismo tipo de emprendimientos cerrados, pero con algunas diferencias en cuanto a tamaño de la vivienda, de las áreas libres, del acceso a los servicios y equipamiento, entre otros.

Respecto a las viviendas, las características de éstas no son iguales dentro y fuera de las UC. Por ejemplo, dentro de las urbanizaciones, principalmente las de tipo popular, interés social y medio, las viviendas tienen las mismas características: de dos pisos, el mismo número de recámaras y baños, los mismos acabados tanto al interior como al exterior, semejante cantidad de metros construidos y de área libre, es decir hay homogeneidad dentro de la urbanización. Respecto a las urbanizaciones cerradas de tipo residencial cambian las condiciones, este tipo de emprendimientos coloca a la venta los lotes y se le da libre albedrío a los dueños para edificar sus viviendas, siempre y cuando se respeten los metros permitidos para construir y los metros de área libre por lote. Esta es una diferencia importante ya que la venta de los lotes se dio principalmente para población de clase alta en emprendimientos residenciales, mientras que para la población de clase económica media y media-baja se dio la venta de la casa en urbanizaciones cerradas más austeras. De esta manera, se muestra que también en este tipo de emprendimientos se clasifica a la población en cuanto a nivel socioeconómico y se les diferencia con el tipo de vivienda.

La vivienda al exterior de las urbanizaciones cerradas es muy diferente a lo que se observa al interior. En las tres zonas se identificó que son totalmente distintas unas de otras, es decir, cada dueño del terreno busca la manera de construir su vivienda con respecto a sus recursos económicos, de tal forma que se encuentran de todo tipo, desde viviendas de un solo nivel de construcción hasta viviendas muy grandes con acabados diferentes y con mayor inversión económica, con diferentes metros construidos. El número de metros de los lotes no son homogéneos, lo que hace una diferencia entre la población ya que algunos terrenos fueron heredados⁵ y otros comprados por población no oriunda del municipio.

Un aspecto muy importante para la convivencia de la población y que anteriormente eran lugares de reunión e intercambio era el equipamiento, que va desde los educativos, de salud y de ocio, y que ahora se clasifican y se construyen para cierto tipo de población. Por ejemplo, se muestra para los residentes de las UC, principalmente los conjuntos urbanos en los cuales se solicita por ley la construcción de escuelas, y áreas verdes principalmente, estos equipamientos se encuentran dentro de la urbanización para uso exclusivo de los residentes de tal forma que los habitantes de las localidades no tienen acceso a ellos. Dando como resultado una fragmentación social en la cual solo los residentes de las urbanizaciones cerradas pueden tener acceso a estos equipamientos mientras que los habitantes de la localidad utilizan las que proporciona el gobierno. En cuestión de equipamiento educativo, éste se presta en las tres zonas del municipio, aunque es importante recalcar que en zonas como la A se dio la llega de escuelas privadas ubicándose cerca de las UC. En el equipamiento que si se observa una clara diferenciación es en el recreativo, en el cual las UC cuentan con amplias zonas de juegos para niños, áreas verdes y en algunas un tipo de canchas deportivas; mientras que al exterior los espacios públicos son casi nulos en las tres zonas y sólo se caracterizan por pequeñas plazas localizadas en los centros de las localidades de difícil acceso para la población que no vive cerca de ellas.

Derivado de lo anterior se observa una fragmentación urbana por equipamiento, dado que para las urbanizaciones cerradas si se construye y para los residentes fuera de ellas no.

Los servicios públicos son proporcionados tanto por comités de agua como por el gobierno local. En el caso de las UC los servicios públicos se dan a todas por parte del gobierno local, según el Censo de Población y Vivienda del 2010, lo que muestra que los servicios de agua entubada, drenaje, alcantarillado y energía

⁵ **TERRENOS HEREDADOS:** es la entrega de terrenos del propietario original a familiares cercanos por medio de cesiones de derecho, en el caso de tierras ejidales.

eléctrica se prestan a los residentes. Respecto a los habitantes del exterior de las UC, estos servicios han cambiado ya que alrededor de 1990, principalmente en la Zona A, en las localidades de San Luis Mextepec y Ojuelos, existía deficiencia de los servicios debido a la dispersión habitacional y evitaba que el gobierno local los proporcionara por considerar de alto costo la ampliación de las redes para pocas viviendas. Cuando se da un mayor auge en la construcción de urbanizaciones cerradas, (después del 2005), hay ampliación de vialidades y como consecuencia la vivienda de autoconstrucción suele ubicarse cerca de la infraestructura vial con la intención de que les proporcionen servicios básicos.

La prestación de los servicios públicos es diferenciada, los residentes de las UC en su totalidad cuentan con los servicios proporcionados por el gobierno local, mientras que los habitantes de la localidad tienen que esperar a que el gobierno los proporcione o que los comités de agua los integren al servicio, pero igual tienen que gestionar para obtener respuestas de ambas partes.

Las vialidades representan el punto de unión entre la población de Zinacantepec y la ciudad de Toluca, de tal forma que es de suma importancia la construcción de éstas para mantener el intercambio de mercancías y de personas. Respecto a éstas, algunas se fueron construyendo con la intención de mantener comunicados a los residentes de las urbanizaciones cerradas con las vialidades de acceso rápido a la ciudad. Por ejemplo, en la Zona A se construyó la calle Aztecas para mantener comunicada a los habitantes de la urbanización cerrada el *Zamarrero* con el centro de Toluca por medio de la carretera Adolfo López Mateos. Después el acondicionamiento de la calle Ignacio Manuel Altamirano para mantener conectada a la urbanización cerrada *Bosques de ICA* y después la construcción de la calle Antonio Pliego Villalba para dar acceso a la urbanización cerrada *CTM San Nicolás*, éstas se consolidaron como las vialidades de acceso a otras urbanizaciones cerradas. En la zona B, para el caso de las urbanizaciones de *la Aurora* y *la Esperanza*, la vialidad ya existía cuando llegaron a localizarse, ya que la calle Ignacio López Rayón es de acceso para el municipio y principalmente para conectar localidades como San Cristóbal Tecolotl y San Antonio Acahualco con la ciudad de Toluca sin tener que pasar por el centro de Zinacantepec. Mientras que para la urbanización cerrada *Condominio María de la Luz* la vialidad se amplió para conectarla con el resto del continuum urbano del municipio.

Por último, en el caso de la Zona C, las urbanizaciones cerradas de *Bosques el Nevado I y II* llegaron a localizarse sobre la calle Porfirio Díaz, la cual ya estaba consolidada por ser conexión entre la localidad de la Huerta y San Juan de las Huertas. Mientras que en el caso de la urbanización cerrada *Hacienda los Carreteros* la calle Venustiano Carranza se construyó para darle salida a los miembros de la urbanización hacia la carretera Toluca-Temascaltepec. Las

vialidades son muy importantes para la localización de urbanizaciones cerradas, una vialidad de fácil acceso y de rápido desplazamiento hacia la ciudad de Toluca favorece la ubicación de emprendimientos inmobiliarios. Entonces, hay dos tipos de cambios en las vialidades. El primero fue que se construyeron vialidades específicamente para las UC. Segundo, otras vialidades que ya existían se acondicionaron cuando llegaron las UC.

La llegada de urbanizaciones cerradas tiene dos puntos importantes. El primero es que fomentan la fragmentación urbana por medio del equipamiento, la vivienda y los servicios, dividiendo a la población por estratos socioeconómicos. El segundo es que sin la llegada de urbanizaciones cerradas a zonas donde existe dispersión poblacional, el acceso a servicios públicos sería mucho más difícil por parte de la población que vive en estas zonas.

DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Esta investigación se llevó a cabo con la intención de dar respuesta a la pregunta de investigación ¿Cómo ha impactado territorialmente la llegada de Urbanizaciones Cerradas en el municipio de Zinacantepec?

La hipótesis que se formuló para la investigación fue que la llegada de urbanizaciones cerradas a áreas ya habitadas en Zinacantepec origina que en el territorio se evidencie fragmentación urbana. Lo que la información documental y de campo demostró en esta investigación, es que no solo para áreas habitadas antes de la construcción de urbanizaciones cerradas se generó fragmentación urbana, sino que también para las áreas en donde primero se construyeron urbanizaciones cerradas y después se dio el crecimiento urbano se generó fragmentación urbana generando diferenciación entre los de adentro y afuera de la urbanización.

Los resultados obtenidos durante la investigación demuestran que la instalación de urbanizaciones cerradas en el municipio de Zinacantepec ha reconfigurado la estructura urbana del municipio, principalmente en las colonias y localidades más cercanas a la ciudad de Toluca como, San Luis Mextepec y la Colonia Ojuelos, dando como resultado fragmentación urbana. Estas localidades fungieron como centro de residencia para población que salió de la ciudad de Toluca a finales del siglo XX, después se incorporaron otras funciones como servicios y tierra más barata para construir su vivienda. Lugares como la carretera Toluca-Zitácuaro fueron de los predilectos en la década de 1980 para la localización de vivienda y negocios a baja escala.

El fenómeno de fragmentación urbana, causado por las urbanizaciones cerradas, se refiere según autores como Prévot y Dammert, a la reconfiguración territorial que se generó en América Latina con la caída del modelo de sustitución de importaciones y la entrada del modelo neoliberal a principios de 1980. Prévot menciona que se concibió una nueva estructura en las metrópolis latinoamericanas, en donde la desconexión física, discontinuidades morfológicas, el repliegue de la población de un estrato socioeconómico alto a ciertas áreas habitadas por población de escasos recursos, la poca actuación de actores políticos en la regulación del desarrollo urbano y la gestión dentro de la ciudad, dieron como resultado fragmentación urbana. Dammert menciona también que la fragmentación urbana está siendo ocasionada por la entrada del modelo neoliberal y la creciente globalización de las ciudades en el contexto metropolitano, creando

nuevas fronteras urbanas en donde el crecimiento económico ha sido más importante que la generación de ciudades accesibles para la población en su conjunto y en donde la explosión de la ciudad en fragmentos ha sido observable.

Las metrópolis mexicanas tienden al mismo modelo, el caso que nos ocupó en esta investigación presenta las mismas características que los autores mencionan. El crecimiento de una ciudad central a partir de fragmentos es notable en la ZMCT se observa este crecimiento gracias a la incorporación de municipios en donde la creación de carreteras ha sido uno de los detonantes para el desarrollo de la metrópoli y de la generación de fragmentos a lo largo de la misma.

Los dos autores (Prévot y Dammert) coinciden y demuestran en sus investigaciones que la ciudad se está reconfigurando conforme a los recursos económicos de la población y en donde el gobierno ya no participa activamente, ahora solo autoriza de tal forma que la configuración de la ciudad sigue lógicas económicas más que la generación de ciudades accesibles para la sociedad, creando problemas graves como la fragmentación urbana, situación que se observa en Zinacantepec (municipio integrante de la ZMCT) en donde la morfología de la ciudad se está determinando por espacios diferenciados para estratos socioeconómicos y en donde la exclusividad es una de las cuestiones que más se venden dentro del territorio.

De esta manera, el concepto de fragmentación urbana se compone por desconexión física dentro de un territorio por medio de algún tipo de restricción para ciertos estratos socioeconómicos de la población, donde la accesibilidad a ciertos servicios, equipamientos y viviendas es vendida por actores económicos que ahora rigen el desarrollo urbano dentro de la ciudad y municipios metropolitanos y el Estado ha dejado de generar vivienda, servicios de calidad, equipamiento accesible, vialidades libres de cuotas, entre otras cosas, para dedicarse a regular.

Para explicar y demostrar la nueva configuración de las ciudades metropolitanas y la fragmentación urbana que se está generando, autores como Scholz, Janoschka y Salinas, desarrollaron modelos de ciudad coincidiendo todos en que el estrato socioeconómico juega un papel importante en esta reconfiguración. El modelo de Scholz se desarrolla en dos partes, fragmentos de ciudad globalmente integrados y los globalizantes. Dentro del ámbito metropolitano latinoamericano Scholz explica que solo existen los primeros, ya que pocas ciudades están tan desarrolladas para ser generadoras de ciencia y tecnología lo cual provoca que las ciudades adapten las tecnologías desarrolladas en otros países dando como resultado que la ciudad se fragmente en varios

grupos: los de producción de salarios bajos, lugares de oficinas, paraísos residenciales y una nueva periferia caracterizada por casas modestas o ghettos.

Janoschka, en su modelo de ciudad, menciona que la ciudad además de estar conformada por elementos tradicionales como los centros de la ciudad, zonas residenciales para clase alta, media y baja y una zona industrial en decadencia, se conforma por una serie de características nuevas a las que llamó “islas”, las cuales son: habitacionales, de producción, comerciales, de precariedad y de conexión, desarrollándose en las metrópolis. El último autor analizado, Salinas, menciona que esta reconfiguración del espacio se está extendiendo hacia áreas no comunes, sobrepasando los centros tradicionales y los límites administrativos de las ciudades lo que origina una discontinuidad de morfológica y una deslocalización de crecimientos recientes que se están dispersando en el territorio.

Estos tres modelos de ciudad fragmentada sirven como marco teórico para entender el proceso metropolitano de la ciudad de Toluca: el municipio de Zinacantepec cuenta con varias de las características descritas anteriormente. Por ejemplo Zinacantepec se ha convertido en los últimos años en un municipio que ha albergado vivienda cerrada y de interés social, islas habitacionales según el modelo de Janoschka. Desde el modelo de Scholz, la carretera Toluca-Zitácuaro ya consolidada y las que comienzan en este proceso como el corredor comercial de la carretera Toluca-Temascaltepec y la carretera de acceso a Almoloya de Juárez, caracterizados por población de salarios bajos, son características de ciudad globalmente integrada por medio de sus corredores comerciales.

El modelo de Janoschka menciona características con las que se puede entender la dinámica de crecimiento de Zinacantepec. La estructura tradicional caracterizadas por las zonas en transición, las viviendas residenciales para clases alta, media y baja, zonas industriales que ya dejaron de funcionar y adaptaron otras funciones y las zonas en transición que se están desarrollando según las reglas económicas impuestas por el mercado inmobiliario básicamente. Además cuenta con nuevos elementos estructuradores como las “islas” residenciales caracterizadas por complejos habitacionales cerrados para diferentes estratos socioeconómicos vedados para cierta población y las islas de conexión caracterizadas por vialidades de acceso rápido como la carretera Toluca-Zitácuaro, la ampliación a cuatro carriles de la carretera Toluca-Temascaltepec y la ampliación de la vialidad “Las Torres” hasta el municipio, como salida de la ciudad de Toluca.

A diferencia del modelo tradicional de crecimiento de una ciudad, modelo fordista que crecía del centro hacia la periferia, el modelo que desarrolla Janoschka es el crecimiento de la ciudad central hacia sus contornos continuos y no continuos de los municipios aledaños. Es decir, en Zinacantepec el crecimiento que se observó fue en la parte de contacto con el municipio de Toluca, desde esta perspectiva el crecimiento es continuo, sin embargo el crecimiento a partir de 1990 con la vivienda cerrada se da de manera discontinuo, ejemplos de ello son la zona B y C, islas habitacionales.

Otro elemento que contribuyó al crecimiento de Zinacantepec y la conectividad con la ciudad central, Toluca, fue la ubicación de Infraestructura y equipamiento. Salinas dice que existe desconcentración y rebase de fronteras administrativas mostrada por la deslocalización de oficinas gubernamentales que anteriormente se encontraban en el centro de la ciudad. De esta manera, en Zinacantepec se encuentra oficinas de SAGARPA delegación Estado de México, oficinas de Servicios Públicos dependiente del gobierno del Estado y la localización de Ciudad Deportiva “Juan Fernández Albarrán”.

Los resultados obtenidos de aplicar los tres modelos de ciudad a la ZMCT y particularmente al municipio de Zinacantepec, derivaron en que este municipio tiene elementos de una ciudad fragmentada en un proceso metropolitano, cuenta con elementos de una ciudad fordista, con sus diferentes barrios distinguidos por estratos socioeconómicos, interactuando con otros espacios creados específicamente ahora para población de clase media y baja diferenciados por el nivel de ingreso, espacios industriales en decadencia, vialidades que apenas están atrayendo nuevas formas de configurar el espacio sirviendo como elemento prioritario para mantener el intercambio de población y mercancías con el centro de la ciudad central. Entre las características de ciudad fragmentada que mostraron los modelos, uno de los factores que explican mejor el proceso de fragmentación urbana generada en Zinacantepec es la interacción de población de diferentes niveles de ingreso expuesta a través de las viviendas, principalmente la relación que se está generando entre la población que vive fuera de una urbanización cerrada y la población residente de urbanizaciones cerradas creadas en el municipio a partir de 1992.

Respecto al concepto de urbanizaciones cerradas autores como Soja, Cabrales e Hidalgo encuentran sus antecedentes a principios de 1900 con la llegada de población migrante europea y latina a ciudades de Estados Unidos, donde se crearon espacios en donde los residentes y los migrantes se diferenciaban por las viviendas, el acceso a servicios y el equipamiento existente. Los autores han puesto en claro que las urbanizaciones cerradas al inicio se

crearon para mantener a los migrantes lejos de los residentes, excluyéndolos de los servicios y del equipamiento por medio de cierta separación, bardas, rejas, árboles o cercas. Para el caso latinoamericano la situación cambia a mitad del siglo XX, los autores determinaron que al darse el cambio de modelo de sustitución de importaciones al modelo económico neoliberal, al igual que en la fragmentación urbana, empresas privadas fomentaron la creación de espacios que les generaran remuneración económica. Uno de estos espacios fueron las urbanizaciones cerradas ahora para población de recursos económicos altos, en donde la venta de exclusividad y accesibilidad a elementos naturales generaba ganancia para las inmobiliarias.

Los autores determinaron claramente que las urbanizaciones cerradas son espacios habitacionales creados para estratos socioeconómicos diferenciados, en donde las empresas inmobiliarias venden la exclusividad, cierto acceso a equipamiento y servicios públicos, y en donde la separación que se da con el resto de la población se verá claramente por medio de bardas, rejas, arboladas, perímetros perfectamente delimitados e inaccesibles para población no residente.

Para determinar la diferencia en la aparición de urbanizaciones cerradas en Estados Unidos y en América Latina, autores como Hidalgo, Prada y Janoschka encontraron una serie de características. Hidalgo menciona que existieron cinco diferentes discursos que hicieron posible la venta y auge de urbanizaciones cerradas en América Latina. Primero a las urbanizaciones cerradas como parte de la participación de capitales externos en los países de Latinoamérica con la llegada y consolidación del modelo económico neoliberal, segunda como consecuencia de la creciente criminalidad y venta de la seguridad por parte de empresas privadas en los países, tercero como imposición del producto inmobiliario por parte del mercado inmobiliario, cuarto la distinción de un estrato socioeconómico alto por espacios residenciales exclusivos y quinto la flexibilidad de los instrumentos de planificación territorial local.

Para Prada la implantación de un modelo socioeconómico neoliberal solo causó más desigualdad social y territorial, mayor atracción de empresas privadas oferentes de servicios que antes proporcionaba el Estado pero solo para ciertas clases socioeconómicas capaces de pagar por ellos. Además de la falta de una planificación urbana integral ya que ahora se desarrollan proyectos para diferentes grupos de población.

Janoschka encontró que la venta de áreas para cierta clase socioeconómica es consecuencia de la desaparición del Estado como proveedor de bienes y servicios y de la búsqueda de un vecindario más organizado por parte

de la población. Los ganadores del cambio en el modelo económico al neoliberal fueron los *shopping malls*, las empresas inmobiliarias, escuelas privadas y empresas creadoras de complejos residenciales cerrados y vigilados.

En el municipio de Zinacantepec quedó demostrado que, a la llegada de urbanizaciones cerradas, la búsqueda, como lo dice Hidalgo, de distinción fue un factor importante para la creación de éstas. Las primeras urbanizaciones en el municipio de estudio fueron de tipo residencial, la venta del contacto con la naturaleza, la accesibilidad a cierto equipamiento y servicios exclusivos, hacía la diferencia de los residentes con los oriundos del lugar. Al mismo tiempo se presenta la desaparición del Estado como creador de vivienda para la población en su conjunto y se lo adjudica a las inmobiliarias que crean vivienda para diferentes estratos socioeconómicos. Para el 2000, surge la vivienda dirigida a población de recursos económicos medios y medios-bajos, con características distintas a las primeras, particularmente por la falta de áreas naturales y equipamiento de ocio. Para el municipio de Zinacantepec, como lo mencionan los tres autores anteriores en sus modelos, la desigualdad social se reflejó por medio del acceso a la vivienda dando origen a las urbanizaciones cerradas que ahora se dispersan por todo el municipio. Es decir, el sector inmobiliario produce vivienda para todo tipo de población, siempre y cuando obtenga ganancia de éstas.

El contexto donde aparece con mayor énfasis la fragmentación urbana es el ámbito metropolitano. Los autores utilizados a lo largo del trabajo confirman lo anterior, las zonas metropolitanas son el marco donde sucede el fenómeno. Los autores han argumentado que la fragmentación urbana en grandes ciudades tiene características como desconexión física, separación con el centro de fragmentos urbanos, creación de vialidades de acceso rápido, separación por estratos socioeconómicos de la población y vivienda estratificada y cerrada. Zinacantepec se encuentra en la Zona Metropolitana de la Ciudad de Toluca, situación que sucede con las investigaciones mencionadas anteriormente en donde este tipo de fenómenos de fragmentación urbana es más frecuente y mayormente observable.

El contexto metropolitano en el que se encuentra Zinacantepec favoreció la construcción de urbanizaciones cerradas, teniendo como primer factor, la localización, que determina la fragmentación urbana. Para el año de 1992 se ubicaron en espacios totalmente alejados de la ciudad central pero conectada por vías carreteras. Después, en 1995, se crearon urbanizaciones cerradas del mismo tipo en la cabecera municipal pero en su periferia cercana a la carretera Toluca-Zitácuaro. Para el año 2001 se da la masificación en la construcción de este tipo de emprendimientos y se comienza a construir para estratos socioeconómicos medios y medios-bajos igualmente en espacios totalmente alejados del centro de

la ciudad. Estos emprendimientos se consolidaron como promotores de vivienda principalmente en las localidades de San Luis Mextepec, Colonia Ojuelos y sobre la vialidad a Almoloya de Juárez.

La lógica de ubicación de este tipo de urbanizaciones cerradas en Zinacantepec siguió el modelo latinoamericano, regido por la localización de emprendimientos en las afueras de la ciudad en áreas caracterizadas, anteriormente, por ser de producción agrícola y donde la venta de tierras ejidales se fomentó por parte del Estado. La vivienda se convirtió en mercancía que se colocó en el mercado y la oferta de urbanizaciones cerradas se dirigió a población de altos, medios y, últimamente a bajos ingresos. De esta manera el sector inmobiliario encuentra distintos nichos para obtener ganancia, ello depende del estrato socioeconómico de la población y en ocasiones del tipo de crédito al que tienen acceso en sus empleos. La vivienda ha determinado desde hace mucho tiempo el estrato socioeconómico al que pertenece la población, con una mayor inversión en ella, ésta le da un estatus diferente y ahora el encerramiento de la misma también es mercancía.

El siguiente factor que muestra otra característica de la fragmentación urbana es el tipo de vivienda construida fuera de las urbanizaciones cerradas. La literatura de los estudios de caso determinó que estas viviendas por estar localizadas en las periferias lejanas de las ciudades centrales y ubicadas en tierras ejidales o comunales, eran precarias, de materiales de baja calidad como adobe, teja, lámina y materiales reciclados de tal manera que se observaba la fragmentación urbana a partir de la construcción de urbanizaciones cerradas con características muy diferentes, materiales duraderos, con construcción de mayores dimensiones y con acabados arquitectónicos de tipo colonial, clásica, tradicionales, entre otras. Dando como resultado una diferenciación de la población en donde los favorecidos serían los miembros de las urbanizaciones y no la población fuera de los emprendimientos.

Con relación a este factor, en Zinacantepec se determinó una característica muy diferente a la mencionada en la literatura, ya que la existencia de vivienda precaria no es generalizada en los entornos externos a las urbanizaciones cerradas. En la zona A la construcción de vivienda se dio después de la llegada de las urbanizaciones cerradas de tipo popular y medio, es decir después del año 2000, y no fue vivienda solo precaria sino que también se dio la construcción de viviendas con mejores condiciones físicas que las encontradas dentro de las urbanizaciones cerradas, como materiales de construcción más duraderos, con dimensiones mayores, con amplias áreas verdes y mejores acabados en cuanto a su arquitectura se refiere.

En la zona B y C se detectó que en la década de 1980 se dio precariedad en la vivienda, localizada en la zona donde se construyeron las urbanizaciones cerradas, básicamente porque fueron zonas ejidales de producción agrícola, pero con el paso de los años se observó que algunas de las viviendas fuera de las urbanizaciones cuentan con una mayor inversión en cuanto a las dimensiones de construcción, terrenos más amplios y acabados de las viviendas, dándose igual que en la zona A una mezcla de distintas características de la vivienda fuera de las urbanizaciones cerradas, en cuanto a acabados físicos, no muestran polarización sino que en ambos espacios existe vivienda con particularidades no precarias.

Estas peculiaridades llevaron a concluir que las viviendas fuera de las urbanizaciones cerradas son diferentes a las identificadas en la literatura, puesto que en Zinacantepec no se observa que la población que vive fuera de este tipo de urbanización es de recursos económicos bajos en su totalidad.

La construcción de vivienda derivó en la instalación de otros servicios, por ejemplo equipamiento y servicios públicos, los cuales también son un factor de fragmentación urbana. Autores como Janoschka mencionan que la fragmentación urbana se fomentó por medio de la accesibilidad tanto de servicios públicos como de equipamiento que antes proporcionaba el Estado por igual para todas las clases sociales. Ahora, menciona el autor, se fomenta la aparición de empresas privadas que proveen éstos siempre y cuando la población pueda costearlo.

El equipamiento que se detectó en los casos de estudio analizados determinó que para Estados Unidos la construcción de éstos para población migrante no era una prioridad. Para los casos de Latinoamérica se dio una diferencia. En el estudio de Nordelta y Pilar en Argentina o en Pelotas y Rio Grande en Brasil se dio la construcción de equipamiento en todas sus categorías ya que estas urbanizaciones se dirigieron para población de recursos económicos altos, mientras que para casos como Chicureo en Chile y los casos de México se dio construcción de equipamiento de salud, educación y comercio para la población de urbanizaciones cerradas de estratos socioeconómicos medios y altos. Después, cuando se da la masificación de este tipo de emprendimientos principalmente en México, Enríquez menciona que se da la construcción de emprendimientos habitacionales básicamente, sin equipamiento al interior.

Los estudios de caso revisados tienen características distintas a lo presentado en Zinacantepec. Desde que se da la construcción de este tipo de emprendimientos para población de altos, medios y medios-bajos recursos económicos, los equipamientos no se detectan en todas las urbanizaciones

cerradas. Las construidas antes del año 2001 llamadas fraccionamientos, como “El Zamarrero”, “La Aurora” y “La Esperanza” autorizados entre 1992 y 1995 cuentan solo con equipamiento deportivo y un salón de usos múltiples cada uno de acceso exclusivo para los residentes, es decir no son equipamientos básicos sino de ocio. Para las urbanizaciones cerradas autorizadas durante y después del año 2001 se modificó la ley, de tal forma que ahora se autorizaron conjuntos urbanos, modalidad del desarrollo urbano del Estado de México caracterizada por realizar desarrollos no solo habitacionales, sino que cuentan con equipamiento de empleo, comercio, educación, recreación, salud y comunicación, de tal forma que la población no requiera salir de este tipo de emprendimientos y en donde las inmobiliarias le agregaron un plus, el encerramiento.

La construcción de los diferentes tipos de equipamiento no se cumplió en Zinacantepec ya que los conjuntos urbanos de mayores dimensiones como “La Loma I y II”, “Bosque de ICA”, “CTM San Nicolás”, “Privadas de la Hacienda” y “Bosques el Nevado I y II”, solo cuentan con equipamiento educativo: primaria; equipamiento recreativo: caracterizado por áreas verdes y algunos juegos infantiles; equipamiento especial: de seguridad debido a que tienen casetas de vigilancia. En los demás equipamientos no son prioridad, la característica de comercio de cualquier tipo no se realiza, solo en la “Loma I y II” que son los más grandes en extensión y población contando con 2,177 y 2,356 viviendas respectivamente. El equipamiento en este tipo de urbanización es impuesto pero no quiere decir que se construyan en su totalidad para todas las urbanizaciones cerradas. Queda claro que éstas no pueden compararse con los construidos en otros países ya que los de Zinacantepec son básicamente urbanizaciones cerradas habitacionales.

Para el caso del equipamiento fuera de las urbanizaciones cerradas, los casos de estudio revisados no proporcionan datos al respecto, pero tomando en cuenta que la investigación de fragmentación urbana en Zinacantepec consideró como dato relevante la disparidad que existe entre los equipamientos dentro y fuera de las urbanizaciones, también se identificó el existente fuera de las urbanizaciones cerradas del municipio.

El equipamiento construido fuera de las urbanizaciones cerradas de Zinacantepec se podría inferir que está dedicado a la población con recursos económicos medios y altos, capaces de pagar por el acceso a equipamientos educativo, recreativo y comercial privados. Esto detectado para las diferentes zonas: en la zona A se dio la construcción de un preescolar, una primaria y una secundaria privados en las áreas cercanas a las urbanizaciones cerradas. A la par se construyeron una primaria y una secundaria públicas pero alejadas de las

urbanizaciones cerradas. También se dio la construcción de equipamiento recreativo y de consumo exclusivos en las áreas cercanas a tres urbanizaciones cerradas “La Loma I y II” y “El Porvenir”. De los equipamientos de consumo se dio principalmente la construcción de pequeñas tiendas locales sobre las vialidades de acceso y el equipamiento recreativo se caracteriza por contar con una cancha de fútbol público.

La zona B cuenta con toda clase de equipamiento ya que se encuentran en la cabecera municipal. “La Esperanza” y “La Aurora” son dos de las urbanizaciones cerradas que se encuentran más cercanas al equipamiento educativo de nivel básico público, equipamiento comercial caracterizado por varias de las cadenas comerciales más grandes del país, Coppel, Oxxo, Bodega Aurrera y Elektra, además de contar con equipamiento de salud público y privado una unidad de salud familiar del IMSS y una clínica privada; el equipamiento que no se encuentra cerca es el de recreación. La tercera urbanización, “Condominio María de la Luz”, se ubica en la periferia de la cabecera municipal y el único equipamiento cercano es una escuela privada de nivel superior. Pero estos equipamientos se construyeron para la población de todo el municipio y no necesariamente para las urbanizaciones cerradas de la zona.

Para la zona C la existencia de equipamiento mucho antes de la construcción de las urbanizaciones cerradas fue uno de los atrayentes para la construcción de este tipo de urbanizaciones. Esta zona se conforma por dos localidades, la primera es San Juan de las Huertas donde se localizan dos urbanizaciones “Bosques del Nevado I y II”, aquí se ubica equipamiento de educación caracterizado por kínder, primaria, secundaria y preparatoria además de un internado para niños con escasos recursos de tipo público, también hay equipamiento educativo de tipo privado caracterizado por una preparatoria privada. Asimismo se halla un equipamiento deportivo privado perteneciente al SNTE y unas canchas de fútbol públicas; por último se encuentra equipamiento de salud formado por un hospital regional. Estos equipamientos tienen poca interacción con las urbanizaciones cerradas. En la segunda localidad “Santa Cruz Cuauhtenco”, la urbanización se construyó en la periferia de la localidad, de tal forma que no mantienen contacto con las escuelas encontradas ahí caracterizadas por equipamiento de educación básica en los tres niveles públicos y un equipamiento de salud conformado por un centro de salud.

Es decir, en la zona A la construcción del equipamiento se dio para los residentes de las urbanizaciones cerradas exclusivamente, al edificarse después de las urbanizaciones cerradas tomando a éstas como detonante de su llegada y siguiendo la lógica de las empresas privadas para ofrecer ciertos servicios a la

población de recursos medios. Se diferencia de la zona B ya que los equipamientos llegaron mucho tiempo después de la localización de las urbanizaciones cerradas autorizadas en 1995 y los equipamientos principalmente comerciales se desarrollaron después del año 2010 dedicada para la población concentrada. En el caso de la zona C los equipamientos ya estaban consolidándose cuando se dio la construcción de urbanizaciones cerradas para el año 2012.

La diferencia en el equipamiento dado, principalmente en la zona A, es una clara muestra de la fragmentación que se está generando, los estratos socioeconómicos están marcando la pauta para que la población tenga acceso a cierto equipamiento, situación que está desarrollando diferenciación entre los habitantes, principalmente entre los residentes de las urbanizaciones y los que viven fuera de estas.

El acceso a servicios públicos es otro factor determinante en la fragmentación urbana. Los servicios públicos al interior de las urbanizaciones cerradas se refiere a la existencia de las redes de agua potable, drenaje, alcantarillado y energía eléctrica, sin en cambio no se refiere a la calidad en los servicios. Esta variable es una de las más mencionadas en los estudios de caso, ya que se determina que para el caso de Estados Unidos estos no se proporcionaban a la población de las urbanizaciones cerradas por ser migrantes ilegales; para el caso de América Latina esta es una de las variables que se modifica ya que al inicio de este tipo de emprendimientos, al ser dedicados para población de recursos económicos altos ellos eran capaces de pagar por los servicios a partir de empresas privadas sin tener que solicitar los servicios prestados por el gobierno local.

Con la producción de este tipo de emprendimientos para población de recursos económicos medios y bajos, principalmente para empleados de fábricas y del gobierno, los servicios se proporcionaban por el gobierno local a todas las urbanizaciones. Para el caso de Zinacantepec los datos de los censos de población y vivienda mostraron que se proporcionan todos los servicios públicos a todas las urbanizaciones cerradas, conforme se fueron construyendo dentro del municipio. Al estar autorizadas el gobierno local tiene la obligación de proporcionar todos los servicios menos el de energía eléctrica, el cual es proporcionado por el ámbito federal. En cuanto a la prestación de los servicios al interior de las urbanizaciones cerradas se muestra cierta homologación ya que todas cuentan con los servicios.

Los servicios públicos prestados fuera de las urbanizaciones cerradas cuentan con una diferencia muy importante en cuanto a las zonas localizadas ya que en la zona A se tuvo que llevar a cabo la construcción de redes de infraestructura con la intención que se pudieran construir las urbanizaciones cerradas, mientras que para la zona B y C solo se ampliaron porque las urbanizaciones se localizaron en zonas ya consolidadas. En la zona A los servicios públicos no se ampliaron para la población que comenzó a localizarse fuera de las urbanizaciones cerradas ya que el Plan de Centros de Población de Zinacantepec (1992) refiere que el gobierno local en turno no amplió las redes por falta de presupuesto y por considerarse de alto costo para población dispersa en la zona. Vuelve a observarse una fuerte disparidad entre la población reflejada en el territorio a través del acceso a los servicios públicos necesarios para tener calidad de vida.

La última variable que se determinó para la investigación es la de las vialidades, su existencia, tipo y relación con las urbanizaciones cerradas. Los estudios de caso revisados muestran que en Estados Unidos como América Latina las vialidades fungieron como el enlace entre la población residente de las urbanizaciones y el centro de la ciudad en donde llevan a cabo la mayoría de sus actividades y que en muchos casos se construyeron especialmente para mantener la conexión entre la ciudad y la urbanización. Zinacantepec mostró esta característica principalmente para la zona A, en donde se construyeron vialidades para tener acceso a los emprendimientos cerrados, acondicionándolas para dar acceso rápido a la ciudad de Toluca. A diferencia de la A, en la zona B y C solo dieron mantenimiento a las vialidades ya construidas.

La conectividad vial funge como uno de los principales atractivos para localizar una urbanización y por ende la población escoge cuál es la que tiene un acceso más rápido a la ciudad, es por ello que ha tenido tanto éxito en este municipio la construcción de esta modalidad de desarrollo habitacional, porque se han creado y acondicionado vialidades. Aunque también es importante recalcar que estas vialidades, por lo menos en la zona A, son las únicas que han tenido atención de los gobiernos locales que han estado en todos los periodos desde 1980-2012, ya que existen una gran cantidad de caminos rurales que no cuentan con inversión para mejorar la accesibilidad de la zona.

Esta investigación concluyó con algunos aciertos en cuanto a la correlación con los casos de estudio y con algunos nuevos puntos a identificar dentro de las urbanizaciones cerradas y la fragmentación urbana que provocan. Estos puntos son:

1.- El mercado inmobiliario fomenta la expansión de la ciudad central, para el caso de Toluca y Zinacantepec tomó un papel de receptor de vivienda para distintos estratos socioeconómicos.

2.- Las urbanizaciones cerradas se están construyendo para diferentes estratos socioeconómicos y entre ellas se está generando una diferenciación en cuanto a las dimensiones de construcción, los acabados, servicios públicos y los equipamientos existentes al interior.

3.- Las viviendas fuera de las urbanizaciones cerradas no cuentan con las características de precariedad que se mostraba en la literatura, al contrario se observa que existen viviendas con mayor inversión económica caracterizada por construcciones mayores, mejores acabados y terrenos más amplios, aunque se mezclan con viviendas de menor inversión económica y de terrenos más pequeños. Entonces, la exclusividad y encerramiento son elementos importantes para que las inmobiliarias comercialicen vivienda cerrada.

4.- Los equipamientos construidos en Zinacantepec se construyeron primordialmente para la población de las urbanizaciones cerradas con capacidad económica para acceder a ellos, mientras que la población de recursos económicos bajos tiene que buscar otra forma de acceder a una vivienda con los equipamientos existentes en las localidades, en donde la mayor deficiencia es en la nula existencia de equipamiento recreativo y educativo de nivel medio superior.

5.- La fragmentación urbana se observa por la separación y el acceso a los servicios entre los de afuera y los de adentro, alentada principalmente por los gobiernos locales que se escudan en los altos costos que tendría proporcionar los servicios para población dispersa. En los servicios públicos, la falta de inversión por parte del gobierno local para proporcionar éstos a la población en su conjunto es muy clara respecto a la investigación.

6.- Las vialidades de acceso al municipio también muestran la existencia de fragmentación por la falta de inversión en zonas que no se encuentran cerca de las urbanizaciones cerradas, o por no considerarlas prioritarias.

7.- Aunque Zinacantepec tiene muchas de las características de un municipio metropolitano en desarrollo existe gran parte de su territorio que aún no cuenta con esa incorporación. De esta manera se genera gran disparidad entre la población al no estar en las mismas condiciones de igualdad en acceso a servicios públicos, equipamiento y vialidades.

8.- El gobierno estatal y local auspicia la fragmentación urbana al no imponer reglas claras al mercado inmobiliario en donde la localización de urbanizaciones se desarrolla de tal manera que el acceso a sus vialidades, equipamiento sobre todo educativo y servicios públicos termine beneficiando tanto a población dentro de la urbanización como fuera.

9.- El sector inmobiliario ha abarcado mercados distintos para la venta de vivienda cerrada. Al inicio se dirigió a la población de altos ingresos donde la vivienda contenía características particulares. Ahora el mercado de vivienda cerrada ha incorporado a nichos de explotación de clases media y media-baja. De esta manera el mercado de vivienda, al dirigir la construcción de vivienda hacia donde sus ganancias económicas sean mayores sin importar el lugar de localización de estas urbanizaciones cerradas o tomar en cuenta a la población que se ubica fuera de estas, es en gran medida uno de los causantes del modelo de ciudad fragmentada.

BIBLIOGRAFÍA

Libros:

- Alvarado, Concepción (2012), *Fragmentación y Segregación socioterritorial en México*, Universidad Autónoma del Estado de Morelos y Juan Pablos editor, México.
- Aranda, J. María (2000), *Confirmación de la Zona Metropolitana de Toluca, 1960-1990*, Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México.
- Cabrales, Luis (2002), *Latinoamérica: Países Abiertos, Ciudades Cerradas*, Universidad De Guadalajara y Unesco, México.
- Isuani, Ernesto (2002), *Fragmentación Social y otras cuestiones*, FLACSO, Buenos Aires, Argentina.
- Gobierno del Estado de México (1993), *Atlas General del Estado de México*, Instituto Información e Investigación Geográfica, Estadística y Catastral, Toluca, México.
- Lezama, José (2002) *Teoría Social Espacio y Ciudad*, segunda edición, Colegio de México, México.
- Soja, Edward (2008) *Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*, Blackwell Publishing, Los Ángeles, Estados Unidos.

Capítulos de libros:

- Argüelles, Beatriz y Vieyra, José (2012), “Expansión urbana y fragmentación espacial en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas”, en Alvarado, Concepción coordinadora., *Fragmentación y Segregación socioterritorial en México*, Universidad Autónoma del Estado de Morelos y Juan Pablos editor, México, pp. 39-64.
- Carballo, Cristina (2002), “Buenos Aires y urbanización cerrada: nuevas formas de apropiación y fragmentación del espacio urbano”, en Cabrales Barajas, Luis., *Latinoamérica: Países Abiertos, Ciudades Cerradas*, Universidad De Guadalajara y Unesco, México, pp. 237-259.

- Gómez Maturano, Ricardo (2002), “La Fragmentación urbana producto de las políticas de vivienda neoliberales”, en Cabrales Barajas, Luis., *Latinoamérica: Países Abiertos, Ciudades Cerradas*, Universidad De Guadalajara y Unesco, México, pp. 103-122.
- Ickx, Wonne (2002), “Los Fraccionamientos Cerrados en la Zona Metropolitana de Guadalajara”, en Cabrales Barajas, Luis., *Latinoamérica: Países Abiertos, Ciudades Cerradas*, Universidad De Guadalajara y Unesco, México, pp.117-141.
- Iracheta, Alfonso y Pedrotti, Carolina (2013), “Expansión Metropolitana y producción habitacional en la ZMT” en Medina, Susana, (coord.), *Contribuciones al estudio de las ciudades, el Estado de México y el suelo urbano*, el colegio mexiquense a.C, Zinacantepec, México.
- Janoschka, Michel (2002), “Urbanizaciones privadas en Buenos Aires: ¿hacia un nuevo modelo de ciudad latinoamericana?”, en Cabrales Barajas, Luis., *Latinoamérica: Países Abiertos, Ciudades Cerradas*, Universidad De Guadalajara y Unesco, México, pp.287-316.
- Prada Trigo, José (2011), *Privatización Del Espacio En Los Nuevos Contextos Urbanos Y Socioculturales: El Fenómeno De Las Gated Communities*, Instituto De Economía, Geografía Y Demografía, Madrid, España, PP. 219-234.
- Rodrigues, Paulo (2002), “Fragmentación y Segregación Espacial en ciudades no metropolitanas: Las periferias urbanas del sur de Brasil”, en Cabrales Barajas, Luis., *Latinoamérica: Países Abiertos, Ciudades Cerradas*, Universidad De Guadalajara y Unesco, México, pp. 549-580.
- Roitman, Sonia (2004), *Urbanizaciones cerradas hoy, estado de la cuestión hoy y propuesta teórica*, Revista de geografía Norte Grande, número 32, diciembre, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile, pp. 5-19.
- Rovira Pinto, Adriano (2002), “Los barrios cerrados de Santiago de Chile: en busca de la seguridad y la privacidad perdidos” en Cabrales Barajas, Luis., *Latinoamérica: Países Abiertos, Ciudades Cerradas*, Universidad De Guadalajara y Unesco, México, pp. 351-369.

- Sobrino, Jaime (1994), "Proceso de metropolización en el Estado de México", en Navarrete, Liliana y Vera, Marta., *Población y Sociedad*, El Colegio Mexiquense a.C y COESPO, México, pp-179-198.
- Sobrino, Jaime (1995), "Funciones económicas predominantes del sistema metropolitano de México", en Garrocho, Carlos y Sobrino, Jaime., *sistemas metropolitanos nuevos enfoques y prospectiva*, El Colegio Mexiquense y SEDESOL, México, pp. 245-270.
- Safa, Patricia (2002), "construir mundos, levantar muros y preservar patrimonios: condominios y fraccionamientos cerrados en la ciudad de México", en Cabrales Barajas, Luis., *Latinoamérica: Países Abiertos, Ciudades Cerradas*, Universidad De Guadalajara y Unesco, México, pp. 145-175.

Artículos De Revistas:

- Arteaga, Nelson (2005), *Los estudios sobre la zona metropolitana del Valle de Toluca. Aproximaciones estructurales y centradas en los actores*, Región y Sociedad, volumen XVII, Numero 33, el Colegio de Sonora, México, pp. 71-105.
- Azpúrua, Fernando (2005), *La escuela de Chicago. Sus aportes para la investigación en ciencias sociales*, Sapiens, Revista universitaria de investigación, volumen 6, número 2, Julio-Diciembre, Universidad Pedagógica Experimental Libertador, Venezuela, pp. 25-35.
- Caravaca, Inmaculada (1998), *Los nuevos espacios ganadores y emergentes*, Eure, volumen XXIV, número 73, diciembre, Pontificia Universidad de Chile, Chile, pp. 1-53.
- Borsdorf, Axel (2003), *Hacia la ciudad Fragmentada. Tempranas Estructuras Segregadas en la Ciudad Latinoamericana*, Scripta Nova Revista electrónica de Geografía y ciencias Sociales, volumen VII, número 146, Agosto, Universidad de Barcelona, Barcelona.
- Dammert, Lucia (2004) *¿Ciudad sin ciudadanos? Fragmentación, segregación y temor en Santiago*. EURE, vol. XXX, No 91, diciembre, Santiago de Chile, PP. 87-96.

- Enríquez Acosta, José A. (2007), *Entre el Miedo y la Distinción. El Estado Actual del Fraccionamiento Cerrado en las Ciudades Fronterizas de Tijuana Nogales y Ciudad Juárez*. Estudios fronterizos, enero-junio, volumen 8, Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali, México.
- Heineberg, Heinz (2005), *Las Metrópolis en el Proceso de Globalización*, Biblio 3W, Revista de Bibliografía De Geografía Y Ciencias Sociales, Vol. X, nº 563, Febrero, Universidad de Barcelona, Barcelona.
- Hidalgo, Rodrigo (2004), *De los pequeños condominios a la ciudad vallada: las urbanizaciones cerradas y la nueva geografía social en Santiago de Chile (1990-2000)*, Eure, vol. XXX, núm. 91, Diciembre, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile, pp. 29-52.
- Hoyos Castillo, Guadalupe (2005), *Marco empírico histórico de la dimensión física del proceso de urbanización de las ciudades de México y Toluca*, Quivera, vol. 7, núm. 2, julio-diciembre, Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México, pp. 42-74.
- Janoschka, Michael (2002), *El Nuevo Modelo De Ciudad Latinoamericana, fragmentación y privatización*, EURE, vol. XXVIII, núm. 85, diciembre, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile.
- Janoschka, Michael y Glasze George (2003), *Urbanizaciones cerradas: un modelo analítico*, CIUDADES 59, Julio-Septiembre, RNIU, Puebla, México.
- Prevot, Marie (2001), *Fragmentación social y espacial: conceptos y realidades*, Perfiles Latinoamericanos.
- Salinas Varela, Edison (2009), "Fragmentación Urbana y su relevancia en la Planificación Urbana y Territorial actual", Ignire-Centro de Estudio en Política Pública, Barcelona.
- Sánchez, Liliana (2007), *Fragmentación Social y Planeación Territorial*, Bitácora Urbana Territorial, volumen 1, número 11, enero-diciembre, Universidad Nacional de Colombia, Colombia, pp. 28-39.
- Sobrino, Jaime (2003) *Zonas metropolitanas de México en 200: conformación territorial y movilidad de la población ocupada, parte A*, estudios demográficos y urbanos, número 54, septiembre-Diciembre, el Colegio de México, México, pp. 461-507.

- Sobrino, Jaime (2007), *Patrones de Dispersión intrametropolitana en México*, Estudios Demográficos y Urbanos, volumen 22, número 3, septiembre-diciembre, el colegio de México, México, pp. 583-617.
- Thuillier, Guy (2005), *El impacto socio-espacial de las urbanizaciones cerradas: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires*, Eure, vol. XXXI, núm. 93, agosto, Santiago de Chile, Chile, pp. 5-20.
- Veiga, Danilo y Rivoir, Ana Laura (2001), *Desigualdades sociales y segregación en Montevideo* (Montevideo: Facultad de Ciencias Sociales-Universidad de la República).

Tesis:

- Castillo, Octavio (1992), *El Proceso de Metropolización de la Ciudad de Toluca*. Tesis de Maestría. Toluca, Facultad de Planeación Urbana y Regional, Universidad Autónoma del Estado de México.

Planes De Desarrollo Urbano y otros documentos oficiales:

- Plan de Centros de Población de Zinacantepec (1993), Dirección de Desarrollo Urbano de Zinacantepec.
- Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Zinacantepec (2003), Dirección de Desarrollo Urbano de Zinacantepec.
- Plan de Desarrollo Municipal de Zinacantepec, (2013-2015), Dirección de Desarrollo Urbano de Zinacantepec.
- Código Administrativo del Estado de México (2012).

Fuentes Electrónicas:

- Censo General de Población y Vivienda 1980,1990,2000 y 2010 [<http://www.inegi.org.mx/>. septiembre 2014-marzo 2015]
- Secretaria de Desarrollo Urbano del Estado de México, autorizaciones de conjuntos urbanos en Zinacantepec [<http://portal2.edomex.gob.mx/sedur/index.htm>. Julio 2014].

- INAFED, historia del municipio de Zinacantepec y Toluca, [<http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM15mexico/municipios/15118a.html>, enero-marzo 2015].
- Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México, 2010.

ANEXOS

CEDULA DE OBSERVACIÓN

Localidad
Conjunto urbano
Fecha
Cuadrante de investigación

VIVIENDA

Número de viviendas fuera de la urbanización por manzana

CLASIFICACIÓN DE LOS MATERIALES DE LAS VIVIENDAS FUERA DE LA URBANIZACIONES CERRADAS

Material	Frecuencia	Numero	Observaciones
Tabique			
Adobe			
Madera y Cartón			

NÚMERO DE PISOS POR VIVIENDA

Número de pisos de las viviendas	
1 piso	2 pisos

SERVICIOS BÁSICOS EN LA VIVIENDA

Servicio	Presencia del servicio
Agua potable <ul style="list-style-type: none"> • Tomas • Tinacos • tambos 	
Drenaje y alcantarillado <ul style="list-style-type: none"> • alcantarillas • canales 	
Acceso a energía eléctrica <ul style="list-style-type: none"> • medidor • conexión irregular 	
Acceso a televisión por cable (antenas o conexiones)	
Observaciones	

EQUIPAMIENTO

Tipo de equipamiento	Frecuencia
Escuelas privadas <ul style="list-style-type: none"> • primarias • secundarias • preparatorias 	
Escuelas publicas <ul style="list-style-type: none"> • primarias • secundarias • preparatorias 	
Áreas recreativas publicas	
Áreas recreativas privadas	

VIALIDADES

Tipo de vialidad	Nombre	Material
Regionales		
Primarias		
Secundarias		

ACTIVIDAD ECONÓMICA Y CONSUMO

Empresas multinacionales	Fabricas	Negocios al menudeo