

**EL TERRITORIO COMO FACTOR DE COMPETITIVIDAD DE UN DESTINO
TURÍSTICO. EL CASO DE LA CAPITAL DEL ESTADO DE MÉXICO.**

Jorge Humberto Trujillo Rincón¹

Resumen. En los hallazgos de esta investigación, se da cuenta que el bajo valor turístico de las ciudades está relacionado con el indispensable reconocimiento del comportamiento de la estructura territorial sobre la que se intenta desarrollar el turismo y la influencia que esto genera en la localización, funcionamiento y articulación de los componentes turísticos ya mencionados, lo que, al combinarse, puede facilitar u obstaculizar el interés, la movilidad y distribución de los flujos turísticos. Se analiza el caso de la zona metropolitana de la ciudad de Toluca, México.

Palabras clave: Territorio, competitividad, destino

Abstract. In the findings of this investigation, we can find that the low value tour of cities is related to the recognition of the essential behavior of the territorial structure on which to try to develop tourism and the influence that this creates in the location, operation and articulation of the components already mentioned tour, which, when combined, can facilitate or hinder the interest, mobility and distribution of tourist flows. This study examines the case of the metropolitan area of the city of Toluca, Mexico

Key words: Territory, competitiveness, destination

¹ * Candidato a Dr. por la Facultad de Geografía de la UNAM. Director Turístico del Gobierno Municipal de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas

Introducción

El turismo es uno de los fenómenos sociales más complejos e importantes de los tiempos modernos. Su incuestionable aportación a las economías nacionales le ha hecho un objeto de estudio por parte de diversas disciplinas como la economía, la sociología y la geografía, entre muchas otras, de ahí que éstas proporcionen cuerpos teóricos y metodológicos para su investigación, aunque, por otro lado, los esfuerzos institucionales parecen centrarse en su medición económica enfatizando la generación de empleo, la captación de divisas y sus efectos en el desarrollo regional y local.

Por otro lado, la academia ha intentado identificar sus códigos a fin de aportar mejores elementos para su gestión, haciendo énfasis en el estudio de aspectos tales como las motivaciones y personalidades de los segmentos de mercado; los procesos de aculturación o transculturación; las causas y/o consecuencias relativas al medio ambiente; las nuevas necesidades, sentidos y contrasentidos del viajero; la visión de un territorio cuyo significado trascienda el de “recipiente” dentro del cual funciona el sistema económico; las configuraciones y re-configuraciones regionales; la facilitación de los flujos de personas a partir de tratados comerciales; las condicionantes impuestas por el tema religioso; la seguridad, y un largo etcétera.

En este sentido, es de reconocer el esfuerzo que se muestra desde diversas latitudes en Latinoamérica para hacer del turismo un objeto de estudio mejor aprehendido, de tal manera que, sin menospreciar la acción gubernamental, considero que son las universidades aquellas que tomaron la iniciativa con el propósito de lograr una re-visión del turismo con mayores alcances y mejores instrumentos de gestión, al mismo tiempo del interés por asociar este fenómeno a otros similares – con relación a su cronología – pero que aún se muestran disociados y su gestión lo refleja. De ahí que, al turismo aún se le vea lejano de temas como desarrollo territorial, pobreza, marginación, entre otros.

Para este caso, me he permitido partir del proyecto de investigación “Organización territorial de la actividad turística en la zona metropolitana de Toluca, México” que trabajo para la obtención del grado de Doctor en Geografía en la Universidad Nacional Autónoma de México. Bajo la dirección del Dr. Álvaro Sánchez Crispín, responsable del programa de Geografía del turismo dentro del Instituto de Geografía, se decidió trabajar en una línea de investigación local en un contexto de regionalización turística de México que identificó meso-regiones y micro-regiones. Entre éstas últimas, quedo delimitada la micro-región Centro cuya cabecera es la ciudad de México, capital nacional, y en la que se incluyen otras capitales de estados – provincias o departamentos como se les conoce en otros países – que incluye a Puebla (Puebla), Pachuca (Hidalgo), Tlaxcala (Tlaxcala), Cuernavaca (Morelos) y Toluca (Estado de México).

El análisis de esa micro-región dio pie al artículo recién publicado en la revista Turismo y sociedad del Externado de Colombia denominado “Las ciudades capitales de la micro-región Centro de México y su recuperación como espacios de ocio y turismo”, mismo que busca dar luz sobre la situación que guarda ésta última capital en su desempeño en el campo del turismo al registrar el más bajo porcentaje de ocupación hotelera y el menor flujo de turistas de la micro-región. De ahí su elección como espacio de estudio a manera de “anti-tesis” del destino turístico tan delineado en México en

Quivera 2008 -2

términos de la poderosa fórmula de playa-sol-arena como los ya reconocidos Cancún, Puerto Vallarta, Los Cabos, Ixtapa-Zihuatanejo, Huatulco y Acapulco.

Entonces, hablar de Toluca significa hablar de la capital estatal que, por su crecimiento histórico, se encuentra sumergida en un proceso de metropolización que involucra a los municipios de Metepec, Almoloya de Juárez, Zinacantepec, Lerma y San Mateo Atenco, entre otros, es decir, configura un espacio regional del cual se pretende examinar la organización territorial de su actividad turística partiendo del supuesto de que, para tal efecto, disponer de los elementos estructurales (atractivos, servicios turísticos, infraestructura y transporte) señalados por la Organización Mundial del Turismo (1999) es insuficiente, si no antes se consideran un par de aspectos relacionados con el estudio geográfico: primero, la visión territorial que involucra los ejes físico, socio-demográfico y productivo, y segundo, la forma como la actividad turística está representada en el territorio y sus efectos en la movilidad de los visitantes. No obstante, a estos aspectos digamos tangibles se ha adicionado otro de tipo intangible que incorpora una nueva expectativa aportada en el contexto de la economía de la experiencia: las emociones y su contribución a la percepción que tiene la demanda turística del espacio regional que le lleva a su aceptación, rechazo o indiferencia.

La perspectiva planteada obliga a una brevísima delimitación conceptual que orientará el diagnóstico contenido en el siguiente apartado.

Es evidente que el turismo es un fenómeno humano que nace como una respuesta a las necesidades de las personas. En este sentido, el destino turístico lo es en la medida que existen uno o más individuos que fueron atraídos ya que encontraron sentido y tomaron una decisión con base en la claridad y certeza de la vinculación real de expectativas generadas localmente versus motivos personales, es decir, el destino es turístico en la medida que hay turistas.

Entonces, evaluar la gestión regional y/o local generada para conducir un proceso de desarrollo turístico tiene como condición a la visita de “*extraños*”. De ahí que parezca pertinente traer a cuenta la reflexión de Novo (2001, p. 21) en la que refiere: “Hasta mediados del siglo pasado – aunque me parece que se refiere al S. XIX – la mayor parte de los viajes emprendidos eran organizados por el propio interesado, pero en 1841 el inglés Thomas Cook tuvo la idea de condensar en un solo concepto las partes diversas de los viajes hasta entonces practicados. Pasaron a ser una especie de ensamble de respuestas a la variedad de demandas de los viajeros, volviéndose una actividad tremendamente complicada que pasó a manos de un organizador de viajes”. Y continúa: “Gracias a esta acción – invento de los ingleses en la época victoriana –, ciertos tipos de viaje que eran como un fruto pasaron a ser turismo, o sea como un producto, es decir, transitaron de la fruición a la elaboración” (ibidem, p. 21)

De ahí que Lin Yutang (Novo, 2001) con cierta ironía señalaba que viajar solía ser un placer ahora se ha convertido en una industria y va más allá cuando afirma que se ha convertido en un arte perdido.

Su industrialización responde a la idea de gestionar el desarrollo económico (generación de empleos, captación de divisas y efectos regionales) y de conducirlo bajo un enfoque de línea de producción al tenor de términos como eficiencia, eficacia, calidad, residuos cero, entrega a tiempo, etcétera. Así, es posible encontrar esquemas de

Quivera 2008 -2

organización con tiempos y movimientos, así como logísticas complejas, que asemejan la llegada, movilidad y distribución de los flujos turísticos a líneas de producción de refrescos o comida rápida.

En esta perspectiva, la organización de la actividad turística se ve como el resultado de una gestión efectiva, pero aquél que se mueve a su tiempo, explora, se aventura, queda fuera, ya que es imposible monitorearlo. Este último es un aspecto central que ha influido en la construcción de la definición del turismo, tal y como se indica por la OMT (1999), en la que el motivo de viaje dejó de ser el ocio para considerar a éste, al negocio y a otros, es decir, a cualquier motivo.

Entre la tendencia a favor de la industrialización y su virtud de controlar el proceso, asegurar calidad y satisfacción, o bien, aquella que opta por la libertad y el motivo como algo intrínseco que mueve con libertad al viajero, está abierta. Como todo proceso dialéctico, implicará un debate que aportará mayores elementos, pero lo que para fines de esta investigación interesa es la recuperación de las dos visiones sin exclusión de alguna, ya que las dos tienen sentido en cuanto al examen de los aspectos territoriales ya mencionados y de la situación del sistema turístico en el espacio regional elegido. Esto es, el espacio turístico regional a estudiar debe responder a las dos expectativas de viaje: aquella que requiere la seguridad de la satisfacción de sus necesidades con base en los componentes territoriales turísticos organizados por empresas o aquella que hará uso de esas cualidades territoriales y turísticas por su cuenta. Lo importante es que el espacio turístico debe ofrecer ambas.

Por lo tanto, en función de los criterios de la Geografía económica y sus aportaciones al análisis de los componentes del turismo (estructura), la importancia de reconocer las diferencias e importancia de los tipos de visitantes y sus comportamientos (proceso) y la incorporación de la experiencia como propósito del viaje y factor de satisfacción (resultado), se parte de definir al turismo como aquella *complejidad organizada que articula un continuo de tres territorios – el territorio habitual o de residencia de aquellos que se desplazan; el o los territorios por los que transitan los visitantes, y el o los de destino – en un proceso que integra temporalmente a un conjunto de atractivos turísticos, servicios y equipamiento turístico y de ocio, así como servicios básicos, en torno a la capacidad de financiamiento, tiempo libre y motivos de una o varias personas que buscan lograr sus fines a través de una experiencia de viaje.*

Esta perspectiva geográfica del turismo (componentes, canales de articulación y turista) ha sido objeto de análisis de autores como Boullón (1985); Pearce (1988); Lozato (1990); Callizo (1991); Hiernaux (1989) y Vera et al (1997); así como Hall y Page (2002), al mismo tiempo que también está considerada en la visión institucional de la Organización Mundial del Turismo (1999) y la propia Secretaría de Turismo de México (2001). La cuestión es que el análisis de ese espacio implica advertir dos grandes sentidos de este tema en la Geografía del turismo: por un lado, lo que se denominaría propiamente como la teoría del espacio turístico encontrada en Callizo (1991) y en Boullón (1985) y por otro, la tipología del espacio y los formatos de desarrollo en Lozato (1990), Pearce (1988) y Vera et al (1997).

El reto planteado apunta hacia la concepción de un eje teórico sustentado en la organización del territorio como visión que permita identificar y evaluar las limitaciones, problemas y potencialidades de los componentes del sistema turístico

encontrados en la zona metropolitana de Toluca. Desde el punto de vista teórico, el problema de la desarticulación de los componentes de la actividad turística en la ZMT, le ubica en el terreno de la Geografía, en el área de estudio de las funciones económicas del territorio, es decir, de la Geografía económica (Claval, 1987) y, particularmente, en la función turística, es decir, en el ámbito de la Geografía del turismo.

Tal objetivo se pretendió lograr a partir de la identificación y análisis de las limitaciones, problemas y potencialidades de los componentes de la actividad turística y dimensiones del territorio mediante la división del estudio en tres niveles básicos:

1º Nivel o de definición de la estructura territorial de la región que comprende la Zona Metropolitana de la ciudad de Toluca. La estructura estará dada por el análisis del medio físico (localización, relieve, clima, etc.); el análisis de las características de los asentamientos humanos y el funcionamiento del sistema productivo, todo esto con miras a la identificación de los elementos físicos, demográficos y económicos determinantes de la región. Tal y como se muestra en la siguiente figura No. 1:

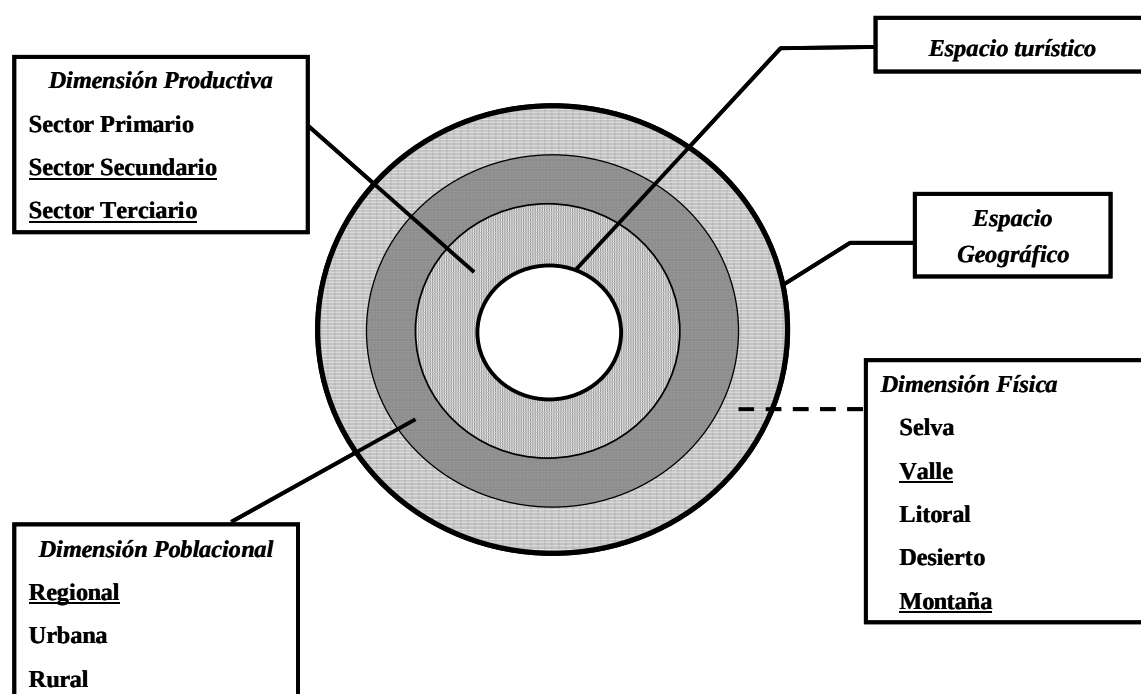


Figura No. 1 Componentes del Espacio Geográfico
Fuente: Elaboración Propia

2º Nivel o de determinación de la articulación territorial de los componentes de la actividad turística (servicios turísticos, recursos turísticos e infraestructura y servicios básicos) con miras a la identificación e interpretación de unidades territoriales intermedias (UTI's) y sus vocaciones funcionales definitorias en la concepción y comercialización de productos turísticos y, con esto, de experiencias competitivas. En este segundo nivel, es importante destacar los conceptos clave a considerar, primero, recurso y producto turísticos², esto se aprecia en el Cuadro No.1.

² Apuntes del módulo 1 del Curso: Creación y gestión de productos y destinos turísticos culturales competitivos, impartido por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de España y la Fundación CEDDET (Centro de Educación a Distancia para el Desarrollo Económico y Tecnológico), p. 6.

Cuadro 1. El producto turístico	
	Recurso turístico
	+
	Puesta en valor
	+
	Capacidad para satisfacer motivaciones
	+
	Disposición para comprarlo
Producto turístico	

Fuente: Elaboración propia

Estos componentes se encuentran localizados en el territorio y responden a sus características hasta delimitar un tercer concepto clave: el de destino turístico³, que se aprecia en el Cuadro No. 2, mismo que Bigné (2000, p. 30) define, con un cierto acento mercadotécnico, como “área que presenta características reconocidas por los visitantes potenciales, las cuales justifican su consideración como entidad y atrae viajes al mismo, con independencia de las atracciones que existan en otras zonas”.

Cuadro 2. Componentes del destino turístico	
	Productos turísticos
	+
	Servicios Turísticos y de Ocio
	+
	Infraestructura y servicios públicos
	+
	Imagen
Destino turístico	

Fuente: Elaboración propia.

3º Nivel o de la identificación, reconocimiento y análisis de los actores básicos de la actividad turística, sus funciones y campos específicos de influencia, así como su participación real en la toma de decisiones en la gestión turística de ese espacio regional estudiado.

I. Diagnóstico

La presentación de los resultados siguientes obedecen al reconocimiento de dos niveles de conocimiento en la Geografía: uno descriptivo y otro explicativo, no obstante, este tercer apartado responde también a un intento de ejercicio dialéctico que entrelace dos aspectos co-implicados fundamentales para los resultados de esta investigación. Por un lado, y después de la revisión bibliográfica, el marco teórico delimitado para abordar una concepción del objeto de estudio con el fin de preparar el diseño del protocolo de investigación y por otro, la realidad estudiada con sus dos niveles: primero, el espacio geográfico con sus tres componentes -físico, demográfico y económico- y segundo, el espacio turístico con sus componentes y sus resultados.

³ Ibid, p. 13

Quivera 2008 -2

Desde esta perspectiva, la concepción territorial del turismo aportó una serie de consideraciones importantes para destacar al territorio como factor determinante que ha condicionado el desarrollo turístico en algunas áreas de la ZMCT. A continuación las razones de tal afirmación:

El Espacio Geográfico

En una perspectiva histórica, son tres las fechas importantes para la ciudad de Toluca. En primer lugar, el Profesor Javier Romero Quiroz (1973) prueba que fue en el año de 1799, cuando Carlos IV promulgó el ordenamiento con el que Toluca se convirtió en ciudad; la segunda es cuando pasó a ser municipio de Toluca el 13 de diciembre de 1812, según Don Aurelio J. Venegas (Salinas, 1965); y la tercera cuando fue decretada como capital del Estado el 24 de julio de 1830 (Romero, 1973).

Para 1870, la orientación de los planes de gobierno del estado y municipios se mueve en tres vertientes: la primera pretendió estimular la producción en el campo, especialmente la industria y las actividades comerciales y financieras; la segunda, enfocada a la educación en todos los ramos, y la última dirigida hacia el mejoramiento de la calidad de vida de la población. Con esta visión, los siguientes gobernantes estatales y municipales iniciaron un proceso de modernización de Toluca en distintos renglones: luz eléctrica, escuelas, parques y jardines, hospitales, aeropuerto y el Instituto Científico y Literario, entre muchas otras obras públicas. Así Toluca, “la bella” – como se le denominaba –, capital del Estado de México, buscó modernizarse para iniciar el siglo XX.

José María Aranda (Gobierno del Estado de México, 1998) señala que uno de los rasgos del desarrollo urbano en América Latina ha sido la conformación de grandes áreas metropolitanas, particularmente, de 1960 a 1990 a partir de flujos migratorios del campo a las ciudades; elevadas tasas de natalidad; industrialización que no logra incorporar a la demanda de empleo; un medio rural que expulsa mano de obra y un aparato administrativo centralizado. Tales atributos quedan manifiestos en el Estado de México, en lo que hoy se conoce como Zona Metropolitana de la Ciudad de México, misma que incluye a una treintena de municipios de la entidad, y a la Zona Metropolitana de Toluca dentro de lo que se conoce como Valle de Toluca-Lerma. A esta última se le considera como la segunda zona en importancia económica y demográfica de la entidad, así como una de las más importantes a nivel nacional, por lo que, el proceso de urbanización se ha concentrado en torno a la ciudad de Toluca y los municipios que integran su Zona Metropolitana.

En este sentido, otra vez Aranda (Ibid, 1998, p. 153-156), identifica tres periodos dentro del proceso de urbanización de Toluca:

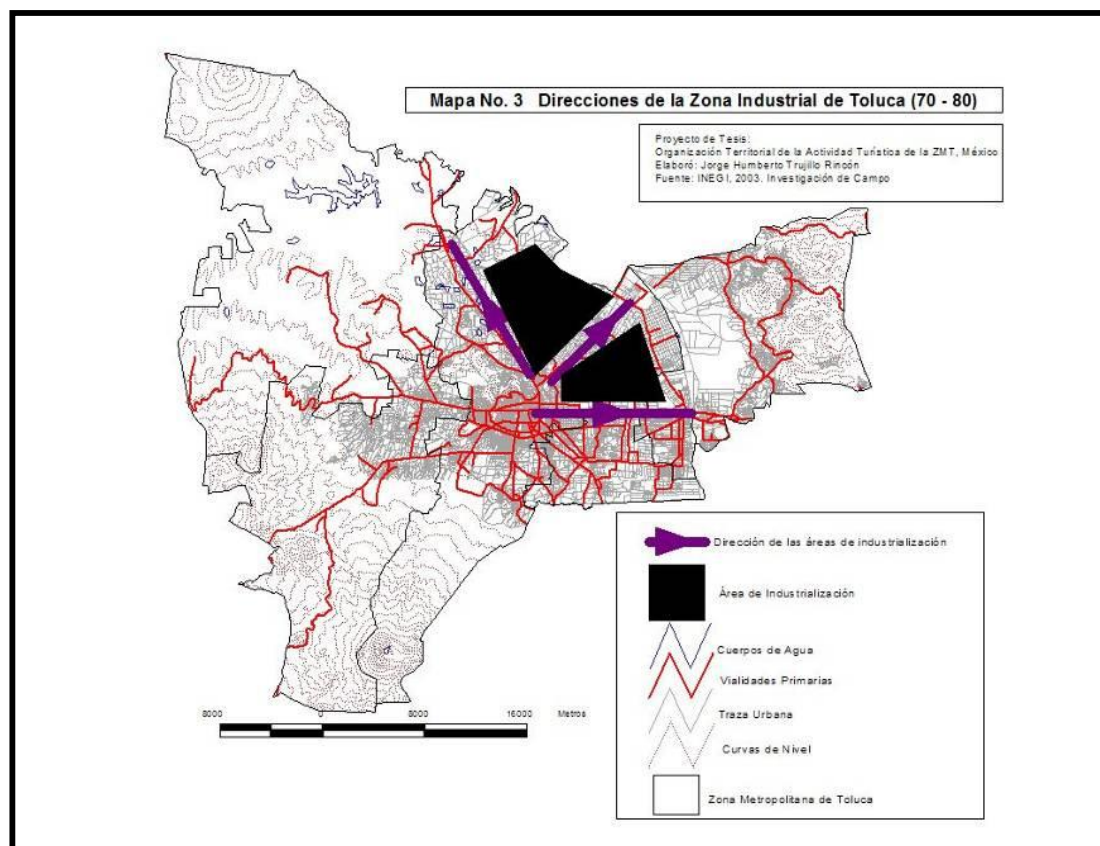
- **Periodo de Urbanización Pre-industrial (Años cincuenta y sesenta).** En este momento, Toluca era un área urbana de 225 has. con un centro comercial no bien delimitado relacionado con la parte habitacional con unas diez colonias. Los barrios antiguos estaban en el centro histórico y la zona industrial se ubicaba al oriente sobre la entrada de la autopista México – Toluca, misma que quedó terminada hasta 1960. Toluca creció hasta llegar a ser el centro urbano comercial del Valle de Toluca, sin embargo, tanto la infraestructura como el equipamiento

para las actividades secundarias y terciarias no creció de la misma forma. Lo anterior muestra limitaciones físicas de la ciudad y falta de planeación. En ese momento se llegó a considerar a la industria como una actividad tradicional sin impacto territorial de consideración, su producción era de reducido valor y la ocupación de personal también era de escasa importancia.

- *Periodo de Urbanización determinada por la industrialización* (Años setenta y ochenta). La llegada de la industria grande generó un impacto irreversible en el municipio de Toluca y sus alrededores. Es un momento en el que se atiende a un modelo de división del trabajo y una especialización productiva ligada a la creación de parques industriales. La zona industrial se definió en tres direcciones: Toluca – Lerma, Toluca – Naucalpan y Toluca – Ixtlahuaca – Pasteje, es decir, hacia el oriente los dos primeros y al norte el último, para lo cual se establecieron requisitos en materia de infraestructura y servicios básicos (Veáse Mapa 3). Esto llevó a concebir a Toluca como una ciudad industrial capaz de ofrecer los servicios necesarios del funcionamiento productivo y, con esto, a buscar el acondicionamiento del territorio a fin de brindar los satisfactores sociales que los actores de la industrialización requerían. Esto generó cambios urbanos que favorecieron la elevación del nivel de vida de la población y la industrialización empujó a la urbanización y viceversa.

Para finales de 1980, el área urbana de Toluca ocupaba casi la mitad de toda la superficie urbana de la zona metropolitana (aproximadamente una extensión de 11,000 ha.), pero la ampliación más importante se da entre 1970 y 1985, en el que se da el periodo de implantación de la gran industria.

- *Periodo de Metamorfosis de la ciudad de Toluca y conformación metropolitana.* Entre 1970 y 1980, Toluca pasó de núcleo principal a lugar central que generaba los impulsos de crecimiento para toda la zona con base en la industria. Hasta 1976 se iniciaron los trabajos para que Toluca con tres salidas similares al Paseo Tollocan (Toluca – Lerma): Toluca – Ixtapan de la Sal (hasta Metepec); Toluca – Valle de Bravo (hasta delante de Zinacantepec) y Toluca – Ixtlahuaca (hasta Calixtlahuaca). Hacia el final de los años ochenta, Toluca dejó de ser una ciudad industrial con incipiente importancia para pasar a ser una metrópoli a manera de base de la estructura territorial, esto se puede apreciar en el Mapa No.3



- La expansión de Toluca se dio en diversas direcciones, incluyendo todos los pueblos adyacentes a la ciudad. Lo anterior generó algunos problemas muy importantes para el funcionamiento de la metrópoli en rubros como cobertura del transporte y escasez de agua. Sin lugar a dudas este proceso de urbanización – industrialización de la ZMT contribuyó al crecimiento de los problemas en cuanto al abastecimiento de la estructura territorial y con esto a una mayor complejidad de la conducción del mismo que ha llevado a la configuración de la situación actual sobre la que se pretende analizar el potencial turístico de la zona de estudio.

Las condiciones más destacables son las siguientes.

1) En términos físicos, la zona del estudio muestra un espacio geográfico ubicado a 65 Kms. de la capital de la República que es la mayor concentración poblacional del país. Las características más destacables son las siguientes:

- El área urbana de la ZMT está ubicada en el centro de la región en estudio a una altitud de 2,690 MSNM y en medio de cuatro picos: dos de 3,000 MSNM (Nor-poniente y Oriente), uno de 3,740 MSNM y otro de 4,680 MSNM (ambos al Sur-oriente), respectivamente. Su clima oscila entre el Frío templado y sub-húmedo.

- El tipo de suelo dominante es feozem háplico asociado con vertisol pélico, de textura media, lo que le hace apto para la agricultura y el desarrollo urbano. La zona se ubica en la región hidrológica Lerma – Chapala – Santiago dentro de la cual se tiene un coeficiente de escurrimiento de 10 a 20%.

Quivera 2008 -2

- Según el Instituto de Información Geográfica y Catastral del Estado de México, es un núcleo que reporta un crecimiento urbano de 1976 a 1989 del 8.5% anual lo que le llevó para esas fechas a pasar de 2,465.51 Has. a 7,117.17 Has., mientras que en los siguientes 11 años (1989 – 2000) aumentó la variación anual a 11.3% y su superficie a 23,107.17 Has..

- El crecimiento sostenido del área urbana ha influido en la pérdida de áreas de uso agrícola y forestal, sustituyéndolas por áreas residenciales, industriales y comerciales.

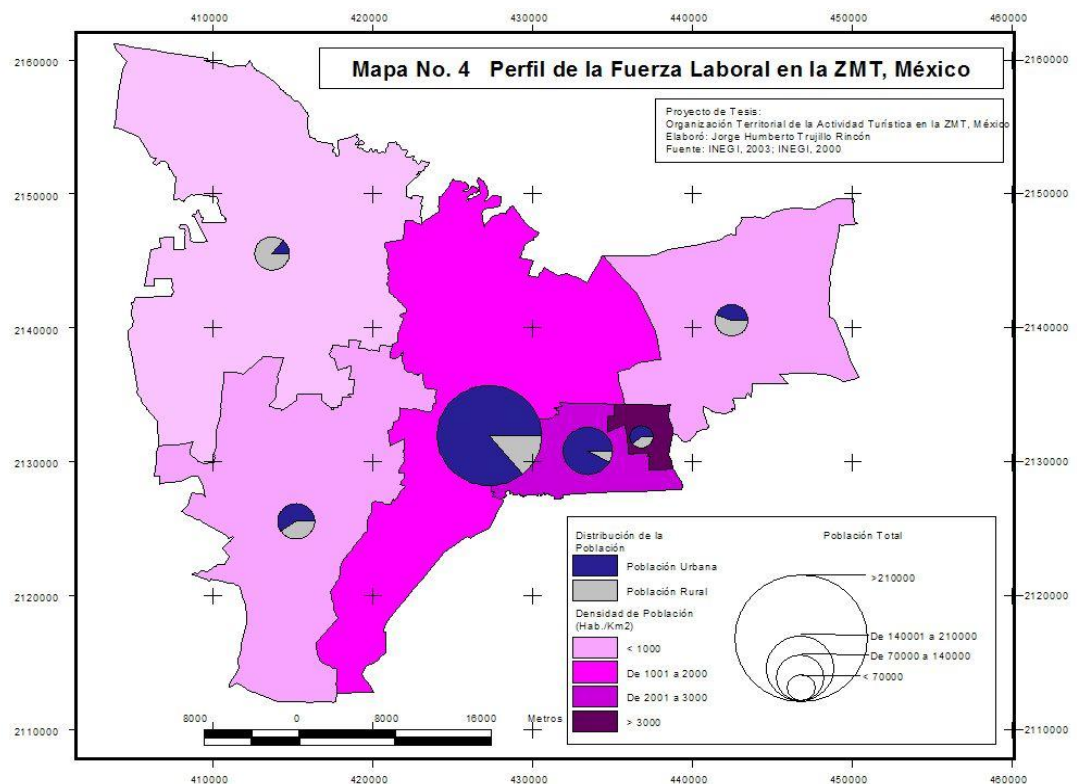
2) Por otro lado, en cuanto al perfil de la fuerza laboral en la ZMT, sus características más importantes son las siguientes:

- La ZM de Toluca tiene 1,253,017 habitantes, lo que significa casi el 10% de la población de la entidad y le ubica en el sexto lugar nacional, después de las zonas metropolitanas de la ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Puebla y Tijuana.

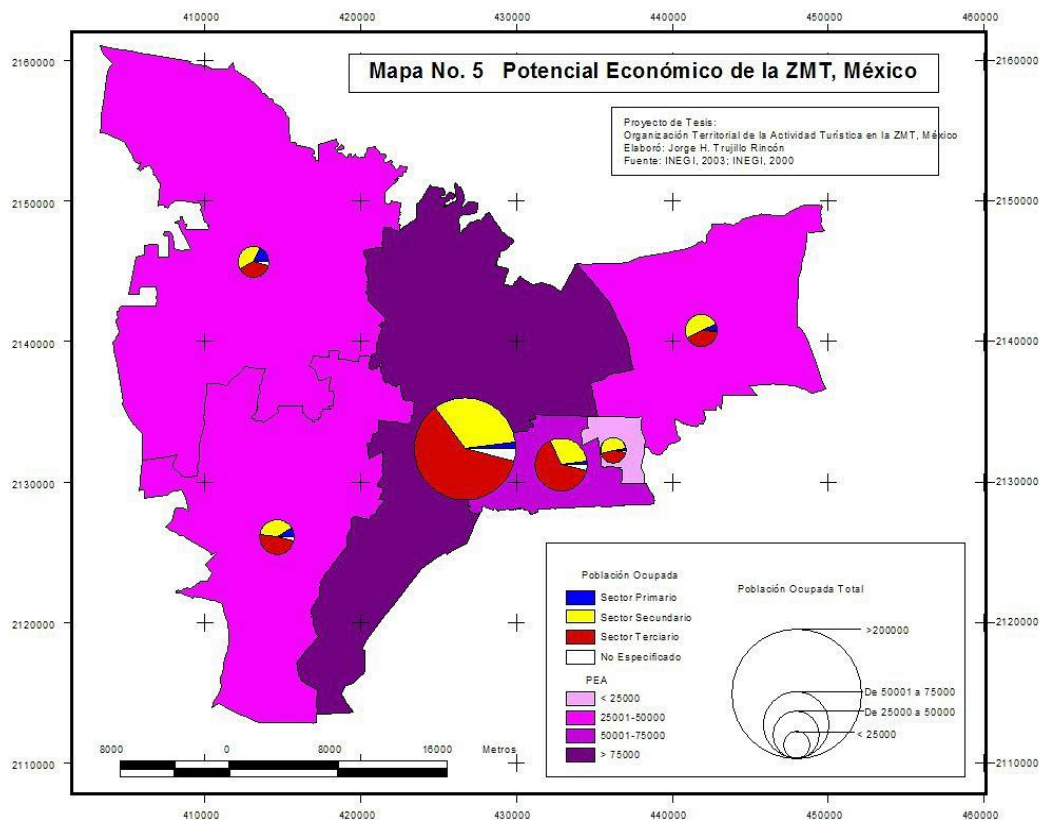
- La composición de la población muestra que 7 de cada 10 habitantes viven en el área urbana, mientras que los otros 3 se dispersan en el área rural. No obstante, la población urbana de esta zona representa el 8.7% de la estatal, mientras que su población rural aporta el 15% de la total en la entidad, respectivamente.

- En términos de densidad de población, el orden de mayor a menor es San Mateo Atenco (3,904 hab./km²), Metepec (2,761 hab./km²), Toluca (1,587 hab./km²), Zinacantepec (437 hab./km²) Lerma (394 hab./km²) y Almoloya de Juárez (229 hab./km²). Como se aprecia en el Mapa No. 4

Quivera 2008 -2



3) En otro orden de ideas, el potencial económico de la ZMT le ubica con 9.5% de la población económicamente activa de la entidad. De esa cantidad, 237,157, es decir, el 53% se localiza en el área urbana de Toluca. Esto se muestra en el Mapa No. 5.



Quivera 2008 -2

- El total de empleos en la ZMT es de 438,274 de los cuales, 17,948 se ubican en el sector primario; 156,826 en el secundario y 247,466 pertenecen al terciario. Particularmente, la cantidad de empleos del sector secundario representan el 40% del total de estos empleos en la entidad, mientras que aquellos en el sector primario y terciario apenas representan el 7.7% y 6.7% de los datos estatales, respectivamente.
- En términos del empleo en el sector secundario, es interesante como este ha crecido de 33,108 en 1970 a 51,528 en 1980, luego 101,069 en 1990, hasta llegar a 156, 826 en el año 2000. No obstante, en materia de empleo, el sector secundario ha perdido terreno con el sector terciario, mientras que el primario sigue perdiendo peso.
- En cuanto al empleo por rama de actividad, la ZMT muestra que en términos de servicios de esparcimiento y culturales, así como de servicios de restaurantes y hoteles la suma llega a los 18,145 empleos, lo que representa el 11.5% de aquél ubicado en el sector secundario.

Los atributos y características encontrados en la ZMT muestran un espacio regional complejo con dinámicas y desequilibrios territoriales que son resultado de la decisión de industrializar a la capital de la entidad. La industrialización provocó y provoca un crecimiento poblacional que busca empleo y, por ende, requiere de una rápida urbanización. Ambos procesos (Industrialización y Urbanización) definieron la lógica para asignar las áreas de crecimiento urbano, productivo, comercial, residencial y dentro de esa estructura territorial, los recursos reconocidos como atractivos para el desplazamiento de viajeros también quedaron expuestos a la subordinación de una competitividad industrial y con esto todo parece indicar que se encuentran escondidos en el paisaje urbano para propios y extraños. En este marco, es necesario agudizar la vista y las herramientas para saber las condiciones del espacio turístico y sus componentes.

El Espacio Turístico

Las estadísticas oficiales de la Secretaría de Turismo del Gobierno del Estado de México (2003) muestran una oferta de hospedaje de categoría turística en la entidad, que se presenta en el Cuadro No. 3.

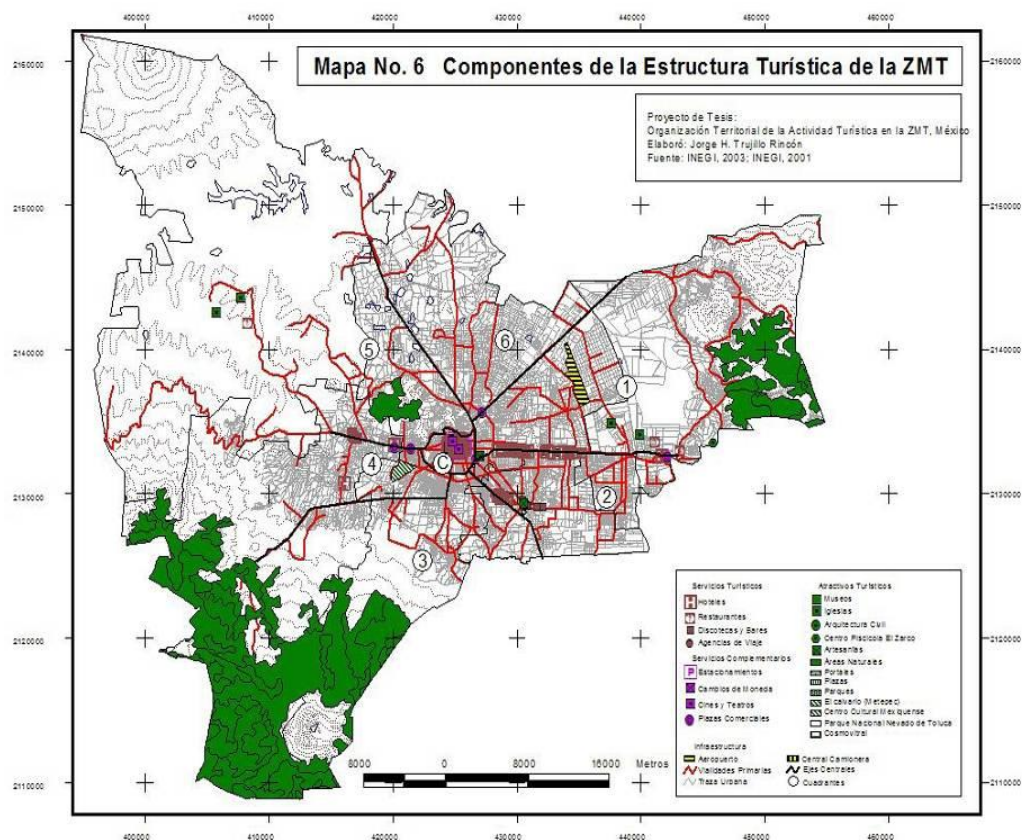
Quivera 2008 -2

Cuadro 3. Municipios con mayor número de establecimientos de hospedaje.								
Lugar	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1	I. de la Sal 47	I. de la Sal 41	I. de la Sal 41	I. de la Sal 41	I. de la Sal 42	I. de la Sal 39	I. de la Sal 45	I. de la Sal 53
2	<i>Toluca</i> 28	<i>Toluca</i> 30	<i>Toluca</i> 30	<i>Toluca</i> 34	<i>Toluca</i> 35	<i>Toluca</i> 36	<i>Toluca</i> 35	V. de Bravo 45
3	V. de Bravo 28	V. de Bravo 29	V. de Bravo 29	V. de Bravo 29	V. de Bravo 31	V. de Bravo 30	V. de Bravo 30	Tonatico 45
4	Tlalnepantla 27	Tlalnepantla 27	Tlalnepantla 27	Tlalnepantla 27	Tlalnepantla 27	Tlalnepantla 27	Tlalnepantla 27	<i>Toluca</i> 38
5	Neza 12	Neza 12	Tejupilco 14	Neza 13	Ecatepec 15	Ecatepec 15	Ecatepec 15	Tlalnepantla 28
6	Ecatepec 11	Ecatepec 11	Neza 12	Tepotzotlan 12	Tonatico 15	Neza 14	Neza 14	Ecatepec 20
7	V. Carbón 11	Tepotzotlan 10	Ecatepec 11	Ecatepec 11	Neza 14	Tepotzotlan 12	<i>Metepec</i> 13	Neza 14
8	Tepotzotlan 10	Tejupilco 10	Tepotzotlan 10	Tonatico 10	Tepotzotlan 12	<i>Metepec</i> 12	Tepotzotlán 10	<i>Metepec</i> 13
9	Tejupilco 9	<i>Metepec</i> 9	<i>Metepec</i> 9	<i>Metepec</i> 10	<i>Metepec</i> 11	Tonatico 10	Tonatico 10	V. del Carbón 11
10	Tonatico 9	Tonatico 8	V. Carbón 9	V. Carbón 9	V. Carbón 10	V. Carbón 10	V. Carbón 10	Texcoco y Tepotzotlan 10 c/u
Total	353	355	365	380	421	425	425	494

Fuente: Elaboración propia con base en información del Gobierno del Estado de México, 2003

Como se puede apreciar, para 2002, el 10.3% de los establecimientos de hospedaje de la entidad están localizados en los municipios de Toluca y Metepec, mismos que forman parte central de la zona metropolitana en estudio. Sumado a lo anterior, existe una oferta de recursos que mezcla museos, arquitectura civil y religiosa, áreas naturales, un volcán, gastronomía, mercados, etc., todo esto apoyado en un estructura urbana que permite apoyar la idea de que la zona metropolitana de Toluca dispone de la infraestructura, los transportes, los atractivos y la planta para motivar el desplazamiento de turistas, sin embargo, la sola existencia de tales componentes no le han convertido en un espacio preferencial de la economía generada por el turismo.

La lectura de la ZMT, en los términos mencionados, reconoce la localización de los componentes de la estructura turística (servicios turísticos, atractivos turísticos, infraestructura y servicios públicos) así como la utilización de los principales ejes viales de la misma los cuales funcionaron como límites, llevaron al reconocimiento de 7 áreas, mismas que quedan representadas en el Mapa No. 6. De estas, el área 6 no muestra componente alguno.



Se puede observar que el eje horizontal Poniente – Oriente es una línea que divide a la ZMT en dos partes (Norte y Sur), aunque la mayor densidad de componentes se encuentran a lo largo del mismo eje en las áreas 2, Centro y 4, es decir, a lo largo del Paseo Toluca – Centro de la ciudad de Toluca – Vialidad Adolfo López Mateos, respectivamente. Por su parte, las áreas 1 y 5 registran un reducido número de atractivos e infraestructura, con la particularidad de que los existentes se ubican muy cercanos al mismo eje. En el caso del área 3, se proyecta el mayor potencial a partir de la extensión territorial del Parque Nevado de Toluca y los atributos del Volcán Xinantecatl (Nevado de Toluca), entre las que destacan, además de las áreas forestales, las lagunas del Sol y la Luna.

Las características del entorno geográfico y los atractivos turísticos en cada una de las áreas reconocidas definen los tipos de espacio turístico (OMT, 1999) y los segmentos turísticos potenciales respectivos.

Cada una de las UTI's (Unidades Territoriales Intermedias) identificadas dispone de una cantidad de recursos turísticos, mismos que representan una cierta cantidad de actividades recreativas y turísticas. Los recursos y las actividades proyectan una cierta capacidad de atracción en términos de inversión de tiempo y dinero durante la estancia de los visitantes. Esa capacidad puede ser potencial y/o real. Si son altas, entonces cabe la posibilidad de que la estancia se amplíe. Pero todo se potencia aún más, en la medida que las UTI's interactúan y se conectan. De ahí que los tres conceptos sobre los cuales se analizará a las UTI's son 1) Densidad, 2) Intensidad y 3) Conectividad.

Quivera 2008 -2

Densidad se refiere a la cantidad de unidades territoriales por zona, de acuerdo a la tipología de recursos naturales y recursos desarrollados o controlados por el hombre que se muestra en el Cuadro No. 4, dentro de la superficie de la ZMT; mientras que la Intensidad es relativa a las actividades, gasto, tiempo y emociones que se generan en esas UTI's de acuerdo a los perfiles de diversos segmentos de mercado de viajes:

Cuadro No. 4 Características del Espacio Turístico de la ZMT, México													
Áreas	Unidades Territoriales Intermedias (UTI's)	Tipo de Espacio Turístico				Mercado de Viajes							
						Geográfico Actual		Segmentos					
								Líder	Agregado	De apoyo			
C	Centro de Toluca Estadio Nemesio Diez Ciudad Universitaria							Cultura Espectáculos Congresos	----- - ----- - Int. especial	Gastronomía Gastronomía Gastronomía			
1	Lerma							Compras	Pueblo Típico	Gastronomía			
2	Corredor Tollocan Centro de Metepec Plazas Comerciales						- -	Negocios Cultura Compras	Cultura Compras ----- -	Gastronomía Gastronomía Gastronomía			
3	P. Nevado de Toluca							Ecoturismo	Campamento	----- -			
4	Centro de Zinacantepec							Cultura	Pueblo Típico	Gastronomía			
5	Parque Sierra Morelos							Ecoturismo	Campamento	----- -			
	Almoleya de Juárez							Cultura	Pueblo Típico	Gastronomía			
	Z. Arq. Calixtlahuaca							Cultura	----- ----	----- ----			
6	Ninguna							-	-	-			
7	12					2	0	5	3	1			

Fuente: Elaboración propia con base en investigación de campo

Abreviaturas: R = Resort U = Urbano A = Aventura O = Otros
L = Local R = Regional N = Nacional I = Internacional
1 = (+) importante 2 = Importante 3 = (-) Importante

De esta tabla se destaca lo siguiente:

- Las zonas con mayor número de unidades territoriales intermedias son la "C" con 3 y las zonas "2" y "3" con 3. Las restantes ubican a una cada una. Esto, más su cercanía, hace que el centro de Toluca esté en posición de generar relaciones más fuertes con la zona arqueológica de Calixtlahuaca y el centro de Metepec.

Quivera 2008 -2

▪ El tipo de espacio turístico predominante aprovechable a la brevedad es el urbano. La extensión territorial de los dos parques naturales sugiere un potencial desarrollo en materia de aventura y ecoturismo, sin embargo, su aprovechamiento actual es muy restringido a ciertas áreas y a usos tradicionales sin presentar criterios de control.

▪ A partir de un enfoque geográfico, el mercado de viajes que predomina es local y después el regional. El primero incluye la concepción de consumo del espacio de ocio por la población local, mientras que el regional incluye a la población de la zona metropolitana de la ciudad de México en una proporción de 6 de cada 10. En el caso del mercado nacional e internacional, éstos responden a hombres y mujeres de negocios que centran su actuación en la zona denominada como Paseo Tollocan a lo largo de la zona industrial que concentra los servicios turísticos con calidad internacional.

▪ Entre los segmentos líderes del mercado de viajes que motivan los desplazamientos de turistas hacia esta zona metropolitana son en orden de importancia: negocios, compras y cultura. No obstante, el mayor potencial para la zona “C” está en el turismo cultural, los espectáculos (Fut-bol de primera división) y el ecoturismo. Por otro lado, como agregado, el segmento de mercado a considerar está el de Pueblos típicos, interés especial (Científico) y las compras. Por último, pero no menos importante como atractivo y en función de su derrama económica, está la gastronomía.

▪ En términos generales, ésta pudiese ser la oferta tangible de cualquier zona metropolitana. En la parte intangible, el rubro de intensidad incluye algunas variables a considerar en cada una de las UTI's, lo que lleva a un análisis que, si bien es cierto, parte de la estructura territorial y turística, también integra en la intensidad al gasto, el tiempo de estancia y las emociones generadas. Los resultados se aprecian en el Cuadro No. 5

Cuadro No. 5 Características del Espacio Turístico de la ZMT, México					
Áreas	Unidades Territoriales Intermedias (UTI's)	Tiempo	Gasto	Emociones	
				+ Aburrida	+ Excitante
C	Centro de Toluca Estadio Nemesio Díez Ciudad Universitaria	Hasta 1 noche (E.S.) Hasta 3 hrs. (F.S.) Hasta 2 hrs. (F.S.)	Medio Medio Muy Bajo	X X X	
1	Lerma	Hasta 6 hrs. (F.S.)	Medio	X	
2	Corredor Tollocan Centro de Metepec Plazas Comerciales	Hasta 2 noches (E.S.) Hasta 8 hrs. (F.S.) Hasta 6 hrs. (F.S.)	Alto – Muy Alto Medio Medio	X X X	
3	Parque Nevado de Toluca	Hasta 8 hrs. (F.S.)	Muy Bajo	X	
4	Centro de Zinacantepec	Hasta 4 hrs. (F.S.)	Muy Bajo	X	
5	Parque Sierra Morelos Almoloya de Juárez Z. Arq. Calixtlahuaca	Hasta 5 hrs. (F.S.) Hasta 3 hrs. (F.S.) Hasta 2 hrs. (F.S.)	Muy Bajo Muy Bajo Muy Bajo	X X X	
6	Ninguna	-----	-----	-----	-----
	12				-

Fuente: Elaboración propia Abreviaturas: E.S. Entre semana F.S. Fin de semana

Quivera 2008 -2

Del cuadro anterior se debe destacar los siguientes puntos:

- Solo existen dos áreas que logran remontar las 8 hrs. de estancia. Son el centro de Toluca (C) y el Corredor Tollocan. Las motivaciones corresponden al perfil de hombres y mujeres de negocios y se relacionan con la estructura económica local, mientras que todas las demás áreas provocan estancias menores a un día.
- El gasto turístico generado diferencia la calidad de los servicios en El centro de Toluca (Medio) y en El corredor Tollocan (Alto). La mayoría de las áreas registran gastos bajos, a excepción del centro de Metepec, el estadio Nemesio Diez y las Plazas comerciales.
- Las emociones están apegadas a un rango de seguridad. Esto las hace de poco interés y nada excitante. Lo anterior podría explicar el hecho de que durante el periodo vacacional de semana santa de 2005, los 11 museos de la ciudad de Toluca reportaron solo 500 visitantes.
- De lo registrado, en términos de actividades, las áreas se están limitando a la observación, es decir, a la observación del centro, los museos, las esculturas, los parques, las iglesias, etc., lo que, aunado a la falta de información y de guías que den sentido a los atractivos, pues se queda en un acto que dura poco tiempo, ofrece pocas oportunidades de gasto y termina siendo muy aburrido y sin interés.

La parte de conectividad entre las once unidades territoriales intermedias, las cuales fueron ponderadas con base a la percepción del investigador y de acuerdo a la forma como vienen con su existencia y funcionamiento, posibilitando o no su articulación y con ello, estar en posición de facilitar los flujos de viajeros. Los factores seleccionados implican a los tres primeros como tangibles y a los dos últimos como intangibles. Los resultados fueron:

- 1) Accesibilidad física (AF);
- 2) Transporte público (TP);
- 3) Señalización (S);
- 4) Información turística (IT)
- 5) Integración de negocios (IN),

Quivera 2008 -2

Los resultados se muestran en el Cuadro No. 6.

Cuadro No. 6 Ponderación cualidades de las UTI's en la ZMT, México							
UTI's	A F	T P	S	I T	M iPT	M aPT	Total (Puntaje/Total)
1. Centro de Toluca	2	2	2	2	2	0	10 / 12= 0.83
2. Estadio Nemesio Diez	2	2	2	0	0	0	6 / 12= 0.50
3. Ciudad Universitaria	2	2	2	0	0	0	6 / 12= 0.50
4. Zona Arq. Calixtlahuaca	1	1	1	1	0	0	4 / 12= 0.33
5. Lerma	2	2	2	2	0	0	8 / 12= 0.66
6. Corredor Tollocan	2	2	2	2	2	0	10 / 12= 0.83
7. Centro de Metepec	2	2	1	2	2	0	9 / 12= 0.75
8. Plazas Comerciales (Metepec)	2	2	2	2	2	0	10 / 12= 0.83
9. Parque Nevado de Toluca	2	0	1	0	2	0	5 / 12= 0.41
10. Centro de Zinacantepec	2	1	1	0	0	0	4 / 12= 0.33
11. Parque Sierra Morelos	2	1	1	0	0	0	4 / 12= 0.33
12. Almoloya de Juárez	1	2	1	0	0	0	4 / 12= 0.33
Total	2	1	1	1	1	0	80
	2	9	8	1	0		
Promedio	1	1	1	0	0	0.	6.65 / 6= 1.1
	.83	.58	.5	.91	.83	0	
	0	0	0	0	0	0.	80 / 144= 0.55
	.91	.79	.75	.45	.41	0	

Fuente: Investigación de campo.

Equivalencias: 3 = Hay variedad 1 = Existe 0 = Es inexistente

De este cuadro se puede destacar que los valores tienden a disminuir de izquierda a derecha o de la parte tangible a la intangible. A continuación se revisarán en lo particular cada uno de los factores:

- La ZMT en su conjunto dispone de una accesibilidad física que cumple satisfactoriamente con su objetivo. Esto permite fluidez entre UTI's.
- En términos de transporte público, la ponderación menor se observa en los sitios localizados en los alrededores de la ciudad, que son aquellos considerados como los más potencialmente atractivos de la zona.

▪ Es interesante como los lugares relacionados con educación, servicios y comercio están mejor señalizados, mientras que aquellos que representan una mayor oportunidad para el turismo tienen una deficiente señalización. Al mismo tiempo que la información turística cumple su cometido en las UTI's con plazas comerciales. Probablemente, esto se relaciona con el hecho de la que población usa

Quivera 2008 -2

más los primeros, mientras que los segundos no son importantes debido al bajo consumo por las reducidas visitas.

- También resulta evidente la inexistencia de negocios entre las UTI's de tal manera que funcionan en un formato de "islas comerciales" sin generar la posibilidad de estancias enlazadas entre las mismas.
- En general, los tres mejores puntajes obedecen a vocaciones comerciales y de servicio, preferentemente usadas por la población local y excursionistas (visitantes por horas).

Reflexiones finales

El panorama planteado presenta un espacio geográfico complejo con un alto crecimiento poblacional, tanto natural como social, provocado por las expectativas laborales de una zona metropolitana localizada en un valle a más de 2,600 mts. S.N.M. que ha aparejado los procesos de urbanización y de industrialización definiendo una lógica que organizó el territorio.

Tal estrategia sometió la localización de los usos residenciales, productivos, educativos y comerciales a la lógica y necesidades de la industria. Los servicios turísticos y de ocio no fueron la excepción ya que esto explica el por qué se encuentran ubicados aquellos de mayor calidad en el corredor industrial Toluca – Lerma y que ha sido muy fortalecido con la ampliación del aeropuerto y la inversión en hoteles en la zona. De igual forma aporta reflexiones en torno a las razones sobre la carencia de interés para transformar recursos turísticos de espacios urbano, rural y natural, en productos con alto valor agregado. Es interesante como una cultura industrial desarrollada a lo largo de la historia productiva de la ZMCT no ha abonado también en una visión con la misma directriz para lograr un proceso integrador de recursos turísticos individuales en productos turísticos con alto valor agregado.

Las doce UTI's identificadas proyectan la densidad para promover el desarrollo turístico de una zona metropolitana con variedad de recursos que cumplen con su misión de servicio público, cultura o religión, por ejemplo, pero que aún no logran el suficiente valor en términos de intensidad y conectividad para motivar el interés de los flujos turísticos en la ZMCT y las estancias en periodos considerables con los respectivos resultados en la economía local y regional por este concepto.

Queda manifiesto que el espacio regional en estudio no ha logrado aprovechar la diversidad de las condiciones urbanas a favor de un desarrollo turístico. En México, es clásico pensar que la planificación territorial de un destino turístico debe hacerse al estilo de los Centros Integralmente Planeados (CIP's) que son diseñados desde una base territorial sin condiciones que obstaculicen su desarrollo. La visión de las zonas metropolitanas implica el desafío de planificar con base en un punto de equilibrio técnico y social, es decir, con participación ciudadana.

Quivera 2008 -2

La denominada experiencia turística conlleva la idea de generar emociones y sentimientos que “anclen” el viaje de tal manera que sea recordable. Eso resulta ser un “arma de dos filos”, ya que la experiencia puede ser satisfactoria o no y, por lo tanto, repetible o no. Lo cierto es que nunca una nueva experiencia de viaje será igual a la ya vivida. Siempre será diferente. Adicionalmente, lo satisfactorio de la experiencia queda relacionado a la expectativa del viajero en cuanto a estructuras emocionales que al combinarse pueden manifestarse como segura y flexible; segura y no flexible; no segura y flexible, o bien, no segura y no flexible (Castilla, 2000).

Lo importante es que tanto población como visitantes no reconocen a la ZMCT como un destino turístico y más bien lo ubican como un centro de negocios, poderoso productor industrial de México, centro de residencia o centro redistribuidor de personas y mercancías.

De cualquier forma, cualquier acción a favor del turismo en ese espacio regional debe incluir una base geográfica y los elementos y consideraciones territoriales a fin de que la iniciativa sea congruente con el criterio de sostenibilidad y proyecte un destino y una imagen que le permita competir en un mercado en proceso de fragmentación, en donde todos tienen oportunidad pero que pocos logran ser competitivos.

A la vista falta analizar la parte de la gestión del turismo en esa zona, pero desde ahora se puede adelantar que la ZMCT ha carecido de un programa que de orden y sentido a la actuación pública en materia de turismo, con algunas agravantes, como la evolución lenta de gobiernos municipales (alcaldías) hacia un estadio de mayor cooperación entre distintos sellos políticos, aunque en los anales de la Facultad de Planeación Urbana y Regional de la UAEM es posible encontrar tesis que dan cuenta del tema y de su alcance real.

Bibliografía

- Bigné, E. et al, 2000: Marketing de destinos turísticos. Análisis y estrategias de desarrollo, Madrid: Esic Editorial.

Quivera 2008 -2

- Callizo, J., 1991: **Aproximación a la geografía del turismo**, Madrid: Editorial Síntesis.
- Castilla, C., 2000: **Teoría de los sentimientos**. Barcelona: Tusquets Editores.
- Claval, P., 1987: **Organización regional del espacio: regiones, naciones, grandes espacios**, Madrid: Akal/textos.
- Propín, E. y Sánchez-Crispín A., 2004: *La regionalización turística de México* en **Memorias del VI Congreso Nacional de Investigación Turística**. Ciudad de México: Secretaría de Turismo.
- Gobierno de la República, 1994: Seminario: **“Perspectivas del turismo en el mundo y para América”**, conferencia dictada por Enzo Paci, Jefe del Depto de Estadísticas de la OMT, México DF: Secretaría de Turismo.
- _____ 2001: **Programa nacional de turismo 2001 – 2006**, México DF: Secretaría de Turismo.
- _____ 2004p: **Sistema nacional de información turística**, México DF: Secretaría de Turismo.
- Gobierno del Estado de México, 1993: **Atlas General del Estado de México**, Toluca: IIGECM.
- _____ 1998: **Historia General del Estado de México**, Volumen VI: De la revolución a 1990, Toluca: El Colegio Mexiquense, A.C..
- _____ 2003: **Información Estadística del Turismo en el Estado de México**, Toluca: Secretaría de Desarrollo Económico.
- _____ 2003-a: Plan Regional Metropolitano de Toluca 2003 – 2006, Toluca: Secretaría de Desarrollo Urbano.
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 2000, 1990, 1980, 1970: Censo de Población y Vivienda. México DF: INEGI.
- _____ 2003: Base cartográfica e informativa del Estado de México, México: INEGI.
- Romero, J., 1973: **La ciudad de Toluca, su historia**, Toluca: Gobierno del Estado de México.
- Salinas, M., 1965: **Datos para la historia de Toluca**, México.
- Lozato, J. P., 1990: **Geografía del turismo**, Madrid: Editorial Masson.
- Organización Mundial del Turismo, 1994: **Planeación turística nacional y regional, metodologías y estudios de caso**, Londres: OMT.

Quivera 2008 -2

- _____ 1999: **Agenda para planificadores locales: Turismo sostenible y gestión municipal**, edición para América Latina y el Caribe, Madrid: OMT.
- Ozuna, F., 2003: **Clasificación tipológica de los sitios turísticos en México para el ordenamiento territorial**, México, D.F.: UNAM.
- Sánchez-Crispín, A. y López, A., 2003: El Programa de Investigación “Geografía del Turismo en México” del Instituto de Geografía, UNAM. Fundamentos, Producción y Proyección en **Memorias del V Congreso Nacional de Investigación Turística de México**. México DF: Secretaría de Turismo.
- Sancho, A., 1998: **Introducción al turismo**. Madrid: Organización Mundial del Turismo.
- Trujillo, J., 1997: Modelo de regionalización para la planeación del desarrollo turístico del Estado de México. Toluca: IAPEM.
- Vera, F. et al, 1997: **Análisis territorial del turismo**. Madrid: Editorial Ariel.