

TRANSFORMACIONES SOCIO-URBANAS EN EL ESTADO DE MÉXICO POR LA OPERACIÓN DE LA LÍNEA B DEL METRO

Ing. Blanca Delia Ruiz Valdez,
Instituto Politécnico Nacional

INTRODUCCIÓN

La conurbación de los municipios del Estado de México con el Distrito Federal ha ocasionado que se generen una compleja red de actividades económicas en materia de empleo y servicios, entre estos encontramos el transporte. Existe una alta demanda de personas que ingresan al Distrito Federal, por cuestiones de trabajo, escuela, comercio, entre otras, que tienen su lugar de residencia en el Estado de México y en especial de los municipios de Ecatepec y de Nezahualcóyotl. El servicio de transporte que circula por la Av. Hank González , también llamada Av. Central, es atendido por 9 rutas de transporte suburbano. El servicio prestado por peseros y microbuses suburbanos, en la mayoría de los casos, por no decir que en todos, es inseguro y deficiente. Como resultado del Plan Maestro del Metro y Trenes Ligeros esta en proceso de construcción la Línea B del metro que unirá desde Ciudad Azteca en el municipio de Ecatepec hasta Buenavista en el D.F. Esta línea correrá a lo largo del Eje 1 Norte, la Av. Oceanía y la Av. Central. Es objeto de nuestro estudio conocer el impacto económico, social y urbano que originara la operación de la Línea B en la zona que corresponde al Estado de México y que abarca los municipios de Ecatepec y Nezahualcóyotl.

La introducción del transporte masivo en esta zona lleva consigo una serie de transformaciones en la vida económica, social y urbana de la zona, puesto que aumenta el valor comercial de los terrenos que aun se encuentran baldíos, se modificaran las rutas de transporte y disminuirá su demanda, se harán mas atractivas las múltiples unidades habitacionales y aumentaran su valor

comercial, se aprecia una ruptura en las actividades entre las dos zonas en las que divide la línea del metro por ser esta continua.

Por otra parte el PLAN MAESTRO DEL METRO considera, que a partir de la línea B, se construirá una ampliación de este sistema de transporte hacia el municipio de Tecamac, en una proyección hecha para el año 2020; esto implica necesariamente una dinámica de movilización de la población diferente; así mismo define una tendencia hacia la expansión de la mancha urbana en los municipios conurbados del Estado de México.

OBJETIVO GENERAL

Analizar las transformaciones sociales y urbanas, que conlleva la puesta en operación de la línea B del metro en la zona conurbada de la Ciudad de México con los municipios de Ecatepec y Nezahualcóyotl; así mismo revisar las tendencias de las políticas y programas de desarrollo del transporte en fomento de la expansión de la mancha urbana en los municipios conurbados del Estado de México.

Con el proceso de industrialización desarrollado a partir de 1940, en el Distrito Federal comenzó un irreversible proceso de expansión urbana.

A partir de 1940 la inversión del Estado, y en particular del gobierno federal, en el Distrito Federal es más significativa. Se dan las facilidades para que el comercio, servicios o industrias dispongan de ventajas en comparación con la provincia, esto se ve reflejado en el presupuesto asignado para el D.F., que era para 1958, 5 a 1 per cápita en relación con los estados de Guadalajara o Monterrey. El Estado ocupa en este periodo un papel fundamental en la concentración en la metrópoli de los medios financieros, de las disponibilidades de energía,¹ de los medios de transporte² que han influido directamente en la concentración de una buena parte de la industria.

Durante el periodo de 1940-1945 el gobierno adopta una política denominada “sustitución de importaciones”,³ aunada a los requerimientos mundiales ocasionados por la Primera Guerra Mundial, tuvo buenos resultados hasta 1960. La centralización de los tramites y gestiones para la comercialización de los productos en la metrópoli incidió también para que los empresarios optaran por instalarse cerca, o inclusive dentro, de la Ciudad de México. A este elemento hay

¹ Por su situación geográfica la Ciudad de México tenía alejadas las fuentes de energía eléctrica, sin embargo a raíz de la creación de las centrales hidroeléctricas importantes, como lo es la hidroeléctrica construida en la Presa Necaxa en el Estado de Puebla, y posteriormente la construcción de centrales Termoeléctricas como lo es la de Tula en el Estado de Hidalgo, se dotó a la Ciudad de México de un suministro de energía eléctrica suficiente y de menor costo.

² Se han desarrollado en los últimos 50 años una extensa red de vías carreteras que conectan a las principales ciudades de la República Mexicana con el D. F., lo que ha facilitado los lazos comerciales a larga distancia.

³ Con esta política se buscaba que los industriales nacionales tuvieran dificultades para importar productos fabricados y se vieron inducidos a buscar la forma de fabricarlos ellos mismos, a fin de frenar de manera sistemática las importaciones de bienes industriales de consumo.

que agregar que los industriales vieron en la Ciudad creciente el desarrollo de una economía de escala, puesto que el mercado local, que iba en aumento, era muy importante, además vieron la manera óptima para controlar sus actividades comerciales en distintos puntos de la República teniendo como cede el D.F. Así entre 1940 y 1960 aumentaron masivamente en la metrópoli, los empleos dentro de la industria, pasando de 30 a 40% de la población activa. Al mismo tiempo, la parte de la actividad industrial nacional aumento muy fuertemente: 13% en 1920, 21% en 1940 y 38% en 1960⁴.

Con la aglomeración de la industria en la Ciudad de México se da un aumento de los costos en: terrenos, servicios, energía, agua, etc. por lo que las zonas conurbadas de la ciudad empiezan a ser utilizadas tanto para fines industriales, puesto que el valor del suelo era significativamente mas barato, esto por la carencia de infraestructura, que se fue construyendo conforme iba avanzando la mancha urbana; así como para fines habitacionales, por el acelerado incremento de la población inmigrante, esto se manifiesta por una alta tasa de campesinos que emigran a la ciudad alentados por el espejismo de conseguir trabajo y un mejor nivel de vida, aunque no se vieron satisfechas sus expectativas.

El proceso de crecimiento del espacio urbano se da de manera singular en la ciudad de México, partiendo del centro de manera radial hacia el exterior. entre 1940 y 1960 la ciudad toma su forma ovoidal y manifestó su amplitud, siendo sus limites al norte la Villa de Guadalupe, Azcapotzalco y Tacuba, en este periodo la atravesaban dos avenidas principales: Insurgentes y Calzada de Tlalpan, al este se delimitaba con Iztacalco e Iztapalapa, al oeste con Tacubaya y San Angel y al sur con Coyoacán. Para 1960 aparece un fenómeno singular, la explosión de la ciudad de México se ve amortiguada con la expansión de la mancha urbana fuera del Distrito Federal. Este fenómeno comenzó por las colonias industriales del noroeste hacia Naucalpan y Tlalnepantla. Se crean zonas residenciales en Ciudad Satélite, esto con la idea estadounidense de crear suburbios; así mismo se establecen asentamientos sobre todo entre la carretera de Puebla y el lago de Texcoco, que comprendía las zonas pantanosas pertenecientes al Estado de México que son ocupadas por personas de muy bajos recursos. Con esta tendencia Desde 1950 lo que se

⁴ “La Ciudad de México”, Bataillon, Rivière, Edit. Sepsetentas 1973.

consideraba zona Metropolitana creció fuera de los límites del D.F., para 1960 el área metropolitana ya abarcaba cuatro nuevos municipios del Estado de México: Naucalpan, Tlalnepantla y destacándose Ecatepec y Nezahualcóyotl como zonas de uso principalmente habitacional de bajos recursos. En 1970 la ZMCM abarca 5 municipios: los anteriores incluyendo Tultitlán. Para 1990 la zona considerada como área metropolitana incluye 17 municipios conurbados del Estado de México, aunque para la década de 1980 a 1990 se afirma que la tendencia migratoria hacia la ciudad de México disminuyó.⁵

El crecimiento de la zona oriente de la ciudad se gesta principalmente a raíz del tráfico ilegal de terrenos en el Estado de México, así mediante la venta irregular e invasiones de lotes y gracias a la corrupción de funcionarios públicos comenzaron a poblarse indiscriminadamente estas áreas, que hasta entonces formaban parte del cinturón ecológico. Por lo que respecta a los municipios de Ecatepec y Nezahualcóyotl, y tras el paulatino desecamiento del lago de Texcoco, los terrenos de esta zona no se escaparon de ser fraccionados y vendidos con relativa facilidad, debido a la alta demanda por parte de un amplio sector de población trabajadora que requería un lugar para habitar, que fuera accesible a sus posibilidades económicas; además la cercanía de esta zona con respecto al D.F., permitía a la gente vivir relativamente cerca de sus lugares de trabajo, que por lo general estaban localizados en las zonas industriales del D.F. Así lo que fuera una zona lacustre se fue convirtiendo en un lugar de asentamientos humanos irregulares que carecían de todos los servicios de infraestructura urbana.

La gran cantidad de asentamientos clandestinos que se ubicaron en los límites del Estado de México con el D.F., se han urbanizado bajo formas arbitrarias, lejos todos ellos de cualquier planificación, por lo que la creación de infraestructura se ha realizado a partir de la presión ejercida por las comunidades hacia las entidades municipales. Es el caso del Valle de Chalco, donde se hizo una inversión millonaria para la dotación de servicios, bajo el programa “Solidaridad”, todo esto con fines presidencialistas. Por su parte en la zona conurbada de los municipios de Ecatepec y Nezahualcóyotl se aprecia una ruptura en la calidad y suficiencia de la

⁵ “Problemas metropolitanos y Desarrollo Nacional”, López Rangel, UAM, México 1992.

infraestructura instalada, en la dotación de servicios y en el transporte, en relación a los suministrados en el D.F.

Pese a las grandes deficiencias urbanas el crecimiento de los municipios conurbados del Estado de México con el D.F. va en aumento, se estima que Nezahualcóyotl y Ecatepec cuentan con el 18.41 % y 19.32%,⁶ respectivamente, del total de la población que habita el Estado de México. Cuando estos asentamientos se consolidaron, el gobierno del Estado de México, tuvo que enfrentarse a la tarea de dotar de los servicios de infraestructura básica requeridos por las comunidad, además de verse ante el problema de la metropolización de la ciudad que ponía en desventaja dichos municipios cuyos recursos presupuestales son menores, en relación con los designados a las delegaciones del D.F.

Por las características de los asentamientos generados en el ex-Lago de Texcoco, propiciaron que se fundaran colonias y barrios con mínima o nula cantidad de servicios de infraestructura urbana. La introducción de los servicios de agua potable, alcantarillado, electrificación y pavimentación de calles y avenidas a sido un proceso lento de demanda y gestión de sus habitantes ante las autoridades municipales y el gobierno del Estado de México.

El transporte publico en los municipios de Ecatepec y Nezahualcóyotl ha funcionado desde sus inicios como medio de comunicación entre esta zona y el D.F., y ha funcionado a través de los autobuses suburbanos, en ocasiones llamados “chimecos”. En la actualidad existe una monopolización del transporte suburbano, mediante el cual 19 mil vehículos del transporte colectivo están bajo el control de cinco dirigentes.⁷ Esta monopolización del transporte trae consigo las deficiencias en el servicio prestado, en cuanto a seguridad y eficiencia.

Por una lado existen peseras y microbuses que cubren rutas que atraviesan los municipios de Coacalco, Ecatepec, Nezahualcóyotl hasta finalmente llegar a su destino que son las estaciones Moctezuma, Balbuena y San Lázaro de la Línea 1 del Metro. Las rutas del transporte público se diseñan en base a la rentabilidad y no en función de la necesidad. Esto explica, la presencia de

⁶ Dato tomado del XI Censo General de Población y Vivienda 1990, I.N.E.G.I.

rutas empalmadas, a tal grado que existen una reñida competencia entre los censeccionarios de las rutas para captar el pasaje; esta competencia se manifiesta con las carreras a gran velocidad que realizan los conductores de las unidades de transporte, que han generado graves percances y accidentes, que incluso les ha costado la vida a pasajeros y peatones de la vía pública. Al no existir un estudio para el diseño de las rutas y a la vez de los modos de transporte, la concentración de las rutas solo en tres puntos localizados, que son las estaciones del metro, no permite a los usuarios más opciones para trasladarse, lo cual repercutiría en cuanto optimizar los tiempos de recorrido origen-destino.

La zona en estudio ha tenido un uso del suelo primordialmente habitacional. Las principales actividades económicas estuvieron representadas principalmente por algunas industrias, tal es el caso de la fábrica “Sosa Texcoco” que captaba un significativo porcentaje de trabajadores obreros de la zona; las actividades terciarias se han destacado, el comercio de abarrotes, la venta de materiales de construcción; así mismo la autoconstrucción ha propiciado el empleo de trabajadores.

En la actualidad la dinámica de la vida económica de la zona se caracteriza por una acelerada disminución de la población ocupada en el sector primario y una tendencia hacia las actividades terciarias (comercio y prestación de servicios). El proceso de urbanización de la zona tiende a una densificación de las áreas ya urbanizadas, sin embargo sigue existiendo una demanda creciente de acceso a la tierra y a los servicios en zonas populares y por otro lado los vecinos de zonas medias exigen la preservación de los usos del suelo, así como la destinación de áreas verdes y zonas de esparcimiento familiar.

En la zona que comprende la Av. Central y que sirve de acceso hacia el D.F., circulan autobuses del tipo suburbano (que ya casi están en extinción) y en mayor cantidad microbuses y combis, que principalmente transportan hacia el D. F. a la población con dirección a los metros: San Lázaro, Moctezuma, Balbuena. Las actividades desarrolladas por esta población son: educativas: centros de estudio, niveles de educación media y superior principalmente; centros de trabajo: fábricas,

⁷ Periódico “La Jornada”, 7/Enero/1996.

sector público, y otros empleos, así como actividades de intercambio comercial. También es posible distinguir una gran cantidad de automóviles particulares, en donde se aprecia una buena cantidad de vehículos con modelos atrasados (años 1990 y anteriores) y en menor medida vehículos de modelos recientes (años 1991 a la fecha).

Las condiciones en que prestan el servicio los combis, microbuses y autobuses es deficiente, esto es afirmado toda vez que las unidades de transporte carecen de las condiciones necesarias de mantenimiento para que el servicio sea decoroso. Los choferes en muchas ocasiones son jóvenes que no cuentan con la instrucción necesaria para la operación de la unidad; la atención hacia los pasajeros para el ascenso, durante el viaje y en el descenso es escasa; las normas de educación vial y tránsito vehicular son pasadas por alto por los conductores. Como consecuencia de las corruptelas del departamento de Tránsito del Estado de México, existen casos extremos en que las unidades no cuentan con placas ni los papeles de autorización respectivos para transitar, e incluso los conductores no portan sus gafetes de identificación o licencias de manejo.

Las políticas de transporte en el Estado de México están regidas de acuerdo con la Ley General de Asentamiento Humanos, e integradas dentro del Plan Nacional de Desarrollo Urbano, Estatal de Desarrollo Urbano; Municipal de Desarrollo Urbano y de Ordenación de las Zonas Conurbadas.

En su desagregación los planes de Desarrollo Urbano contempla como elemento medular, lo que del Plan Nacional y del Plan Estatal correspondiente es asignado al Municipio y a sus localidades. De ahí que sus objetivos específicos sean: complementar la red de comunicaciones y transportes; jerarquizar la dotación de infraestructura, equipamiento urbano y servicios públicos; satisfacer estas demandas, mediante la participación de la comunidad y la ayuda y asesoría del municipio, mejorar las condiciones de la vivienda; establecer mejoras en el sistema de desechos sólidos; preservar, desarrollar y aprovechar el patrimonio cultural y natural del municipio.

La caótica situación que se viene dando en los municipios conurbados del área metropolitana de la ciudad de México se ha derivado principalmente de la falta de coordinación real entre el

Estado de México y el D.F., en base ha esto se ha creado el Programa Metropolitano de Transporte que pretende vincular ambas entidades y enfrentar los problemas del transporte a través de un enfoque metropolitano.

El 27 de junio de 1994 se firmó un acuerdo de coordinación entre el Estado de México y el D.F., con el cual se creó la COMETRAVI; este organismo vino a sustituir al Consejo de Transporte del Área Metropolitana (COTAM). Entre otras funciones, la COMETRAVI tiene las de proponer alternativas para la solución integral de los problemas de transporte y vialidad del área metropolitana de la Ciudad de México (AMCM) y contribuir en la elaboración del Plan Rector de Transporte y Vialidad para la Zona Metropolitana. La COMETRAVI esta formada por personal de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, del Gobierno del Estado de México y del Departamento del Distrito Federal, además de los titulares de las dependencias de transporte, vialidad, tránsito, carreteras y obras.

Como primeros resultados se puso en marcha la construcción de los metros que van del Estado de México hacia el D.F., actualmente esta en operación la línea A del metro que va de Los Reyes la paz (Estado de México) hasta Pantitlán, y la actual construcción de la línea B del metro que ira desde Ciudad Azteca hasta Buenavista.

A través del programa metropolitano de transporte se pretenden coordinar los esfuerzos por la regulación y control de los sistemas de transporte publico, uno de los propósitos es disminuir la cantidad de vehículos particulares en la zona metropolitana y sus áreas conurbadas, todo por los graves problemas de contaminación que padece la ciudad, por otro lado se presentan problemas de orden presupuestal entre los municipios y las delegaciones, toda vez que los recursos destinados a infraestructura urbana por el D.D.F. son mayores que los que se destinan en el Estado de México a sus municipios por el mismo concepto.

Otra de las finalidades de la vinculación de las dos entidades federativas en el problema del transporte es para regularizar la situación de las flotillas de peseros y microbuses que circulan sin documentos de transito legales, esto a través de la imposición de la placa metropolitana de

transporte, que necesariamente obligara a los transportistas a cumplir con los requerimientos necesarios para circular.

El Metro de la Ciudad de México fue puesto en operación en 1969. Para el año siguiente contaba ya con tres líneas. Entre 1971 y 1977 solo se inauguró una línea del Metro. A partir de 1978 inició un rápido crecimiento, al grado de que entre 1983 y 1988 se construyeron más de diez kilómetros por año.

Actualmente el Metro cuenta con diez líneas en operación, que conforman una red de 178 km. de los cuales 173.5 se encuentran en territorio del Distrito Federal. Sólo la Línea A tiene influencia en el Estado de México, con apenas dos de las 154 estaciones de la red. La línea B, que está en construcción, cuenta con mayor penetración hacia el Estado de México.

En términos de pasajeros transportados al día, el Metro de la Ciudad de México ocupa el tercer lugar a nivel mundial, con aproximadamente 1,500 millones de viajes al año, que significan más de 4.5 millones de viajes en día laboral. La demanda de viajes tiende a concentrarse en las tres primeras líneas del sistema. La línea dos, por sí sola, transporta más de un millón de viajeros al día; las líneas 1 y 3 se acercan también a esta cifra.

En el área de afectación que comprende la construcción de la línea B del metro, y para el caso específico de nuestro estudio, que comprende la zona a lo largo de la Av. Central que va desde San Juan de Aragón hasta Ciudad Azteca, existe un camellón con 30 metros de ancho en promedio; sobre este lugar se están llevando a cabo los trabajos de construcción de la línea B, que es paralela a la vialidad existente. Es importante destacar que este camellón, por su magnitud contaba con una forestación de árboles entre 15 y 25 años de edad, los que tuvieron que ser trasplantados a otros lugares; esta área era una de las pocas en la región que tenía árboles puesto que la vegetación es escasa por el rumbo.

La traza original de la vialidad comprende retornos en puntos estratégicos de entrada a unidades habitacionales o bien a centros comerciales. En virtud de que la construcción del metro es

superficial, se ven bloqueados los retornos, por lo que están siendo sustituidos por una serie de puentes construidos en avenidas principales (como es el caso del puente en la Av. de los Continentes en la Col. Bosques de Aragón, el puente en la Av. Valle de las Zapatas en la Col. Valle de Aragón, el puente en la Prolongación del Periférico Oriente, etc.).

Como proyectos de la ampliación de la red de trenes ligeros en el Estado de México se tienen contempladas nuevas rutas que comprenden: El tren rápido Buenavista-Tecamac (que sería la ampliación de la línea B); el tren rápido Tecamac-Otumba y el tren rápido San Lazaro-Ecatepec-Acolman (también como una extensión de la línea B del metro).

La introducción del sistema de transporte masivo como es el caso del metro, lleva consigo la modificación en las actividades económico-sociales de la zona, así como una transformación en la imagen urbana. De acuerdo al Plan Regional Metropolitano realizado por la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM, 1993), se manifiesta que en el futuro del Estado de México se presentan tres grandes escenarios:

1. El tendencia, que considera una persistencia de las características de asentamiento irregular, con mayores presiones hacia tierras agrícolas y de reserva ecológica, al otorgar uso habitacional en zonas no aptas. Para el año 2010 se concentrarán en el área 7 millones de nuevos pobladores.
2. Un escenario de saturación que supone incorporar el crecimiento esperado en el área urbana actual sin necesidad de ampliar la áreas de desarrollo urbano, mediante la promoción del incremento de densidades. Dicho escenario tendría los inconvenientes de generar una mayor especulación del sector inmobiliario en las áreas potencialmente densificables.
3. El escenario de megalopolización que considera una reordenación del espacio urbano y la operación de un nuevo esquema de distribución espacial de la población. Esta alternativa establece la inducción hacia los estados circunvecinos de gran parte de la masa de nuevos pobladores que arribarían al área conurbada”.

Por otra parte en un estudio denominado “Oportunidades para el fomento económico en el Distrito Federal”, (D.D.F., 1994), realizado por un grupo de consultores internacionales a petición del D.D.F., el documento indica que se sugiere: “...revisar el Plan Maestro de Construcción del Metro, sobre todo en lo que se refiere a la construcción de la Línea B, de Buenavista a Ciudad Azteca, para que cubra zonas mas densamente pobladas que las que tiene asignadas actualmente”.

En el mismo tenor un grupo de investigadores de Nacional Financiera realizo un estudio nombrado: “Infraestructura de la zona metropolitana de la ciudad de México” (NAFIN, 1994), en el que recomienda modificar el trazo de la línea B del metro, porque de otra manera pasara como en la línea 4 (Martín Carrera-Sta. Anita), que tiene la afluencia mas baja de la red, porque no atendería las zonas pobladas mas densamente.

De acuerdo al análisis que marca el Programa Regional Metropolitano, entre los ayuntamientos mas conflictivos y donde las demandas sociales son mas críticas están Ecatepec y Nezahualcóyotl, debido a que los niveles de movilización social y política que presentan son superiores al resto de los municipios conurbados.

En la zona de estudio que es el área de influencia de la línea B del metro podemos distinguir que existen aun una cantidad significativa de terrenos baldíos y predios ociosos, no solo al interior de las colonias que se verán beneficiadas con el servicio, sino sobre todo a lo largo de la propia Av. Central.

En la zona que corresponde a Ciudad Azteca se distinguen también predios utilizados como sembradíos y que están muy cerca de la estación terminal de la línea B. Estas referencias se hacen en virtud de que la tendencia en esta parte del Municipio de Ecatepec en relación a la tenencia del suelo se ha resuelto principalmente mediante un modelo de urbanización irregular. Todo esto bajo el amparo de un sistema político con intereses partidistas que han permitido la ocupación irregular de los predios baldíos sin atenerse a ninguna política de planificación urbana. Con estas experiencias se prevé que surja un efecto de especulación del suelo, y una tendencia hacia el

cambio de los usos del suelo de habitacionales, agrícolas y de zonas de reserva ecológica por otro que resulte económicamente más remunerable como sería el de uso comercial.

Así mismo la saturación de los predios baldíos llevaría a una creciente demanda de los servicios de agua, alcantarillado, drenaje y vialidades secundarias que son insuficientes, por no decir que la infraestructura instalada tiene un alto nivel de deterioro que afecta las actividades productivas y en general la funcionalidad de la zona.

La irregularidad en la tenencia del suelo lleva a que exista una recaudación deficiente de los impuestos que por predial y servicios tendrían que pagar los propietarios, esto a su vez induce a niveles insuficientes de ingresos que se reflejan en el mantenimiento adecuado de la infraestructura existente.

Si bien la operación de la línea B del metro traerá impactos sociales y ambientales de importancia al conectar el norte del municipio de Nezahualcóyotl con la parte central de Ecatepec, además de que absorberá un porcentaje extremadamente elevado de la población que se dirige al D.F., esto modificará las condiciones del transporte público concesionado existente.

Las condiciones del servicio prestado por la línea B, tiene la característica de rapidez, limpieza y eficiencia, lo que es muy atractivo para los usuarios. Esto conlleva necesariamente a una reducción en el parque vehicular del transporte concesionado, implicará una mejora en el servicio si pretende ser parte complementaria y alternativa del servicio que suministrara el metro, puesto que por su capacidad no podrá competir. Por otra parte se refleja una tendencia hacia la conversión de las rutas existente en interlocales, es decir, que transporte a los usuarios del interior de las colonias al metro o bien de zonas tales como Jardines de Morelos, Xalostoc, Tecamac, etc.

Una de las particularidades del metro que asumirá en el contexto de la imagen física-urbana de la Av. Central es que formará un parteaguas, esto es debido a la continuidad de la línea, así establecida por cuestiones técnicas. Con ello se generaran dos zonas, a las que denominaremos: zona oriente y zona poniente.

El paso del metro y la ubicación de los pasos peatonales dificultaran el desarrollo de las actividades que cotidianamente se realizan entre estas dos partes, como es: ir de compras a los centros comerciales ubicados en uno u otro lado, las escuelas y lugares de diversión, centros de convivencia infantil, canchas de básquetbol y fútbol. En virtud de lo anterior las comunidades tenderán a sustituir algunas de las actividades que realizaban normalmente al otro lado de la Av. Central por otras que estén en un espacio mas accesible.

Así mismo las relaciones entre las personas y los problemas de causa común entre las colonias ubicadas a ambos lados de la Av. Central se harán distantes debido a la interferencia física del metro.

Desgraciadamente en esta zona la dependencia funcional y económica hacia el D.F. se agudiza ante la incapacidad de incrementar el nivel de servicios, además de que existe una demanda creciente de estos y los ingresos municipales están rezagados y son insuficientes. Esto no propicia el interés de los grandes capitales para la implantación de industrias que generen empleos.

La pequeña industria existe aunque con pocas posibilidades de incrementarse, las principales actividades que se notan en la zona son de pequeños talleres manufactureros (textiles, maquilados de prendas de vestir, herrerías, carpinterías, etc.), que emplean por lo general a la misma familia y en algunos caso llegan a tener de 1 a 3 empleados en promedio.

Por su parte el comercio establecido ha proliferado a raíz de la concentración de la población que requiere tener a su disposición inmediata los productos de consumo como: alimentación, vestido, etc. Otra característica del comercio establecido es que con las tendencias de consumismo se han instalado centros comerciales y grandes tiendas de autoservicio que desplazan a las pequeñas tiendas de abarrotes, recauderías, tiendas de ropa, etc.

Con la introducción de la línea B del metro, la afluencia de pasajeros estimulara a que empresas de giro comercial y de prestación de servicios pretendan ubicarse en los lotes baldíos que aun existen a lo largo de la Av. Central; esto afectara necesariamente los usos del suelo actuales,

como se menciono anteriormente, de tal forma que estos sean cambiados invariablemente a uso comercial.

Uno de los efectos sociales que ha resultado de la operación del metro es la proliferación del comercio ambulante en las estaciones de abordaje. Este punto es importante abordarlo puesto la frágil legislatura urbana que tiene el Estado de México, aun no ha contemplado las instancias bajo las cuales prohibirá o regulara el establecimiento del comercio ambulante, cuya presencia es inminente.

CONCLUSIONES

La introducción del transporte masivo en el estado de México, tal es el caso de la línea B del metro, que se construye desde Ciudad Azteca en el municipio de Ecatepec, hasta Buenavista en el D.F., forma parte del Plan Maestro del Metro y Trenes Ligeros, vinculado con la Comisión Metropolitana de Transporte y vialidad, en un esfuerzo por contrarrestar los problemas de transportación de la población que viene del Estado de México hacia el D:F: por las diversas actividades que se entrelazan a las dos entidades.

La dinámica de la transportación masiva inducirá actividades económicas (formales e informales) y sociales en la zona de su influencia, pero sobre todo en los municipios de Ecatepec y Nezahualcóyotl; los cambios que se producirán influirán directamente en la proliferación del comercio, la adaptación de los servicios de transporte existentes a las nuevas condiciones y la modificación de los usos del suelo para hacerlos mas rentables.

Por otro lado creemos que el patrón seguido por esta política de transporte se reflejara directamente en el aspecto urbano; es decir, dará aliciente para el poblamiento de los municipios conurbados, incluso mas allá del Estado de México, por ejemplo con municipios cercanos del Estado de Hidalgo. Aunque se esta dando una solución al problema de transporte, creemos que no se esta visualizando que se fomenta la expansión de la mancha urbana, ya incontrolable de por si.

El proyecto de las vialidades y sistemas de comunicación como lo es el Metro deben dirigirse hacia la satisfacción del servicio donde ya existe y dentro del marco de una planeación urbana dirigida al control del crecimiento de la Megalópolis.

BIBLIOGRAFÍA

México: una megaciudad, Peter M. Ward, Edit. Alianza, México, 1991.

México: megalópolis, Miguel Messmacher, SEP, México, 1987.

Atlas de la Ciudad de México, 1988.

El transporte urbano en el Area Metropolitana de la Ciudad de México, D.D.F., 1996.

Plan Maestro del Metro y Trenes ligeros, Sistema de transporte colectivo, Gerencia de planeación, 1996.

Tesis de grado: Fenomenología de la problemática urbana metropolitana, Javier Pérez Corona, SEPI, IPN, 1996.

Problemas metropolitanos y desarrollo nacional, López Rangel, UAM Unidad Azcapotzalco, México 1992.

La ciudad de México, Bataillon, Rivière, Edit. Sepsetentas, 1973.

Periódico “La Jornada”, varias fechas.