

LA PLANIFICACIÓN DE UN CORREDOR DE TRANSPORTE COLECTIVO ENTRE LA CIUDAD DE MÉXICO Y PACHUCA: ¿INTEGRACIÓN METROPOLITANA O MEGALOPOLITANA?¹

Emilio Bravo Grajales²
Pedro Lina Manjarrez³

Resumen

El crecimiento acelerado de la Ciudad de México y Pachuca, y su tendencia a unirse física y funcionalmente en los próximos veinte años, tiende a crear modelos diferentes de metrópolis y por lo tanto de una megalópolis que caracterizará a la Región Centro del País. Sin embargo, ya se observa una desarticulación en cada proceso metropolitano, que avizora la acentuación de una fragmentación territorial, de los espacios destinados al transporte colectivo. Por lo que resulta necesario concebir y crear un sistema de transporte que se adapte a dichos modelos, basado principalmente en la sustentabilidad de la movilidad cotidiana. Esto es, en una relación ciudad-medio ambiente-usuarios.

Estas dos metrópolis muestran una expansión urbana que revela deficiencias y problemas en materia de vivienda, transporte, infraestructura, seguridad y medio ambiente. Las cuales se ven acentuadas en las periferias, debido particularmente a la segregación socio-espacial. Para abordar la integración metropolitana es fundamental concebirla bajo nuevas conceptualizaciones, es decir, no solo como un sistema urbano, sino como un ecosistema urbano; que contemple la aglomeración de gente, de autos, oportunidades de empleo, el ruido, estrés en las diferencias de clases sociales, la diversión, contaminación, entre otras cosas.

En este contexto, se propone una planificación del territorio que dará lugar a la integración metropolitana, en base al desarrollo de un corredor urbano entre La Villa – Ecatepec – Tecamac – Tizayuca – Pachuca; donde el transporte colectivo de masa sería el orientador de la ordenación de un territorio ecológico; y donde la movilidad cotidiana sería el actor social y económico fundamental que permitiese el desarrollo urbano.

¹ El presente trabajo es parte del Proyecto de Investigación “Sustentabilidad de la planificación territorial del desarrollo y medio ambiente de la ZMVM en la Zona Centro del País”, Programa de Investigación “Transformaciones Territoriales, Desarrollo y Medio Ambiente en la Zona Metropolitana del Valle de México”, apoyados por la Secretaría de Investigación y Posgrado (SIP) del Instituto Politécnico Nacional (IPN).

² Alumno Investigador. Posgrado de Arquitectura. *Doctorado en Urbanismo*. UNAM. bragrajales@yahoo.com

³ Profesor Investigador. *Doctor en Estudios Urbanos* por la Escuela de Altos Estudios en Ciencias Sociales de París, Francia. Laboratorio de Medio Ambiente SocioUrbano Regional. CIIEMAD, IPN. Linapedro@hotmail.com

Introducción

Actualmente la Ciudad de México, se ubica entre las seis metrópolis más pobladas del mundo. Debido al acelerado crecimiento demográfico que inicia en la década de los años cuarenta y se consolida en la década de los años ochenta. Este proceso de crecimiento poblacional es paralelo, al proceso de urbanización que ha conformado la ZMVM, ambos acelerados, por la poca resistencia jurídica que se oponía a ello. Y el Sector Metropolitano Centro Norte es un reflejo de ello.

La Ciudad de México ejerce una supremacía sobre el resto del territorio Nacional, al ser la sede del gobierno federal y que la ha llevado a ser un mercado para la inversión capitalista, que tuvo un relevante auge desde los años cuarenta con la "política de sustitución por importaciones". Esto comprometió al Estado a invertir en infraestructura, para proporcionar al capital suficiente confianza para su permanencia en la Ciudad. Toda esta inversión generó empleos, lo que se traduce también como un mercado de mano de obra. Se Originó con ello una oleada de población emigrante, del campo a la Ciudad, a mitad de la década de los años cuarenta. Resultando con ello lo "urbano", que en palabras de Castells es:

*una forma particular de ocupación del espacio por una población, o sea la aglomeración resultante de una fuerte concentración y de una densidad relativamente elevada, que tendría como correlato previsible una diferenciación funcional y social cada vez mayor.*⁴

Tomando como base esta definición, tenemos que el territorio se va transformando a medida que se va poblando y con ello va surgiendo "lo urbano". Esta transformación se ha dado en la ZMVM, de una manera acelerada, que en tan solo medio siglo, a llegado a ser una de las Ciudades más pobladas del mundo. Así tenemos, que en

*La Ley Orgánica del Distrito Federal de 1941, se consideraba que estaba integrado por doce delegaciones políticas: Azcapotzalco, Coyoacan, Cuajimalpa de Morelos, GUSTAVO A. MADERO, Iztacalco, Iztapalapa, Magdalena Contreras, Milpa Alta, Álvaro Obregón, Tláhuac, Tlalpan, y Xochimilco, así como por la Ciudad de México circunscrita en una superficie de 137.76 km² la que se consideraba como una delegación más.*⁵

Ante esta situación observamos, que aparece la delegación Gustavo A. Madero, que es parte del Sector Metropolitano Centro Norte y que responde al crecimiento de la ZMVM. En esta etapa, dicho Sector recibe población, (en esta Delegación) que es expulsada del centro y emigrante de diversos puntos del país. Es así, que estamos de acuerdo con el concepto de lo "urbano" y del "Proceso de Urbanización" que maneja Castells.

*El proceso de Urbanización, es el proceso a través del cual una proporción importante de la población de una sociedad se concentra en un cierto espacio, en el cual se constituyen aglomeraciones transformando la estructura social básica y acrecentando el nivel técnico y económico de ella*⁶

Este proceso es la introducción del capitalismo, por la política que el estado implementa, el gran mercado que encuentra en las aglomeraciones y la mano de obra que este utiliza. Esta es una causa del crecimiento acelerado de la ZMVM, que es sin duda desde tiempos antiguos un centro económico, político y cultural por excelencia.

⁴ Castells, Manuel, "La Cuestión Urbana". Ed. Siglo XXI, 1974, México. Pp. 22

⁵ Gonzáles, Salazar Gloria. "El Distrito Federal: Algunos Problemas y su Planeación". Ed. UNAM, 1983. México. Pag. 34

⁶ Castells, Manuel, "La Cuestión Urbana". Ed. Siglo XXI, 1974, México. Pp. 26-27

La Inercia Del Crecimiento. La Inserción De Ecatepec

El crecimiento acelerado que se dio en la ZMVM, es el período que abarca de los años cincuenta a los setenta (ver tabla I-1). En estos años la *tasa de crecimiento demográfico del país era en un promedio de 2.9%, en tanto que la de la ZMVM lo hacía al 5.6%*⁷. Al mismo tiempo que la población crecía, la ocupación del espacio también. Primeramente la mayor parte de la población habitaba las delegaciones centrales, conforme el crecimiento se fue dando se fueron poblando las delegaciones periféricas; como Azcapotzalco que recibió la industria, la Gustavo A. Madero, que recibió equipamiento e industria pero a menor escala. Desatendiéndose al equilibrio entre hombre- medio ambiente. En el período comprendido entre los años cincuenta y setenta (1950-1970), empiezan a poblarse los municipios periféricos:(ver tabla I1) que se localizan más próximos al Distrito Federal. *Es el caso de Tlalnepantla, que recibe la industria que no se asienta en Azcapotzalco, y de Ecatepec, que recibe también a la industria y posteriormente conjuntos habitacionales*⁸. Estos municipios aportan suelo agrícola para convertirse en suelo urbano.

Es en estos años cuando empieza a verse una igualdad de población, entre la delegación Gustavo A. Madero y el municipio de Ecatepec. En estas fechas las entidades se encontraban en un proceso de consolidación, para formar parte de la periferia, por la inercia del proceso de urbanización acelerado que le dio fuerzas el crecimiento poblacional. y posteriormente ser consideradas para la conformación del SMCN.

Tabla I-1 POBLACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL, MUNICIPIOS CONURBADOS, Y LA CIUDAD CENTRAL DEL AÑO 1950 AL 2000

Unidad Territorial	Población censal			
	1950	1970	1990	2000*
Distrito Federal	3, 352,342	6,874,165	8,235,744	8,591,309
Municipios Conurbados	301,900	2,140,098	6,811,941	9,144,309
Ciudad Central	2,234,795	2,902,969	1,930,267	1,688,401

Fuente: "Dinámica Urbana y Procesos Socio-Políticos", Ed. UAM. 1993 P. 28

⁷ Op. Cit. González Salazar, Gloria. " El Distrito F..." Pag. 35

⁸ Esquivel, Hernández María Teresa "Dinámica Demográfica y espacial de la Población metropolitana". En "Dinámica Urbana y procesos Socio-Políticos". Ed. UAM. 1993. México. Pag. 30.

* INEGI, datos del XII censo General de Población y Vivienda 2000.

Ante esta situación, señalamos que llegamos tarde a la cita de crecimiento, porque es hasta 1976 cuando aparece la ley general de Asentamientos Humanos y la Ley General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, cuando el crecimiento acelerado de la población se estaba consolidando, y los problemas urbanos se agudizaban.

Por parte del Estado de México, no había instrumentos de planeación, que en cierta forma ordenaran o normaran el crecimiento tanto poblacional como territorial, convirtiéndose este Estado, en el acaparador de lo que el Distrito Federal desalojaba; en materia de población. (ver tabla I-2), Localizándose los problemas urbanos más agudos y con menor atención, en territorio mexiquense.

Tabla I-2 **POBLACIÓN DE LA CIUDAD CENTRAL**

DEL DISTRITO FEDERAL, ENTRE 1970-2000				
DELEGACIONES	POBLACIÓN			
	1970	1980	1990	2000*
Benito Juárez	605,962	544,882	407,811	359,334
Cuauhtémoc	927,242	814,983	595,960	515,132
Miguel Hidalgo	648,236	543,062	406,868	351,846
Venustiano Carranza	721,529	692,896	519,628	462,089
Ciudad Central	2,902,969	2,595,823	1,930,267	1,688,401

Fuente: Op. Cit. Dinámica Urbana... P. 34

* INEGI, datos del XII Censo General de Población y Vivienda 2000.

Crecimiento Por Expansión A La Periferia: El Smcn

Hemos observado, que las tendencias de crecimiento que se han dado en los municipios conurbados y el estado de México, son semejantes a la tendencia que siguió el Distrito Federal, hasta la década de los años ochenta, y que es a partir de estos años cuando su tendencia empieza a disminuir, pasando de una población de 6.8 millones en 1970 a 8.0 millones en 1980 y de 8.2 millones en 1990. Como se observa en la tabla t3 y se representa en la gráfica I-1. El Distrito Federal mantiene un decrecimiento a partir de 1970 y expulsa población. Ver tabla (I-2)

Este fenómeno de poblamiento, influye en la incorporación de más suelo agrícola a suelo urbano, (esquema t1) la invasión de suelos de reservas ecológicas, y se presenta la "segregación socio-espacial". Que trae como consecuencia la pérdida de valores sociales, culturales, y económicos. Y este mismo hecho provoco el poblamiento de las periferias del SMCN, como son Ecatepec y Tecamac. Y en completa disyuntiva con el desarrollo sustentable.

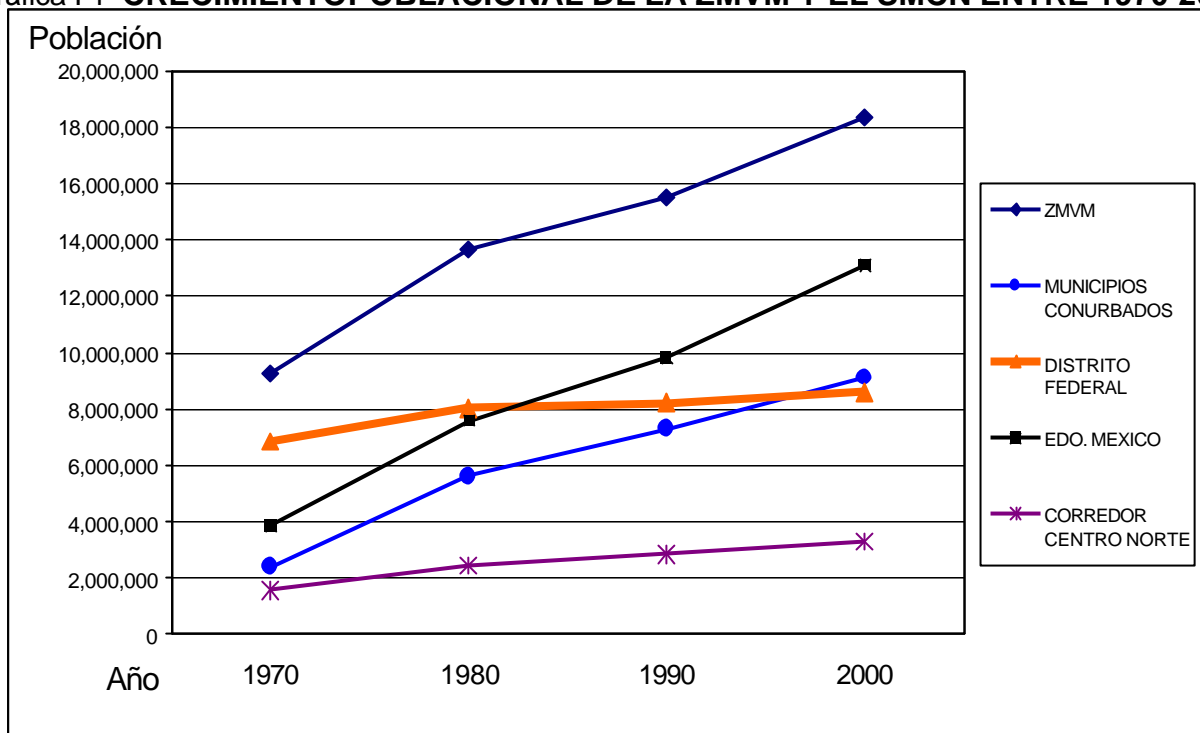
El crecimiento acelerado, como lo hemos señalado, se da de los años 50 a los 70's, y se observa como ya el Distrito Federal, contaba para 1970 con cerca de 7 millones y los Municipios Conurbados con 2.4 millones. Es en esta etapa donde el Distrito Federal, queda conformado por las dieciséis delegaciones.

La alta concentración de la población es un fenómeno que se da, por la excesiva concentración del capital, por la falta de instrumentos normativos y falta de apego a las políticas de planeación, entre otras. Este fenómeno de crecimiento se fue dando paulatinamente hacia la periferia: hacia los municipios contiguos del estado de México. Tlalnepantla, Ecatepec, Nezahualcoyotl, Coacalco, Los Reyes, Tultitlan, Chalco, Naucalpan, Huixquilucan.

Tabla I-3 **CRECIMIENTO POBLACIONAL DE LA ZMVM ENTRE 1970-2000**

AÑO	ZMVM	MUNICIPIOS CONURBADOS	DISTRITO FEDERAL	EDO. MEXICO	SECTOR M. CENTRO NORTE
1970	9,273,239	2,399,039	6,874,200	3,833,185	1,573,781
1980	13,639,225	5,609,725	8,029,500	7,564,335	2,445,563
1990	15,533,458	7,297,758	8,235,700	9,815,795	2,837,642
1995	17,258,182	8,769,175	8,489,007	11,707,964	3,114,923
2000	18,335,618	9,144,309	8,591,309	13,083,309	3,277,135

Fuente: Gob. Del Estado de México. Dirección General de Planeación 1997 "Indicadores Básicos para la Planeación Regional.
Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal. 1996,
INEGI, datos del XII censo General de Población y Vivienda 2000

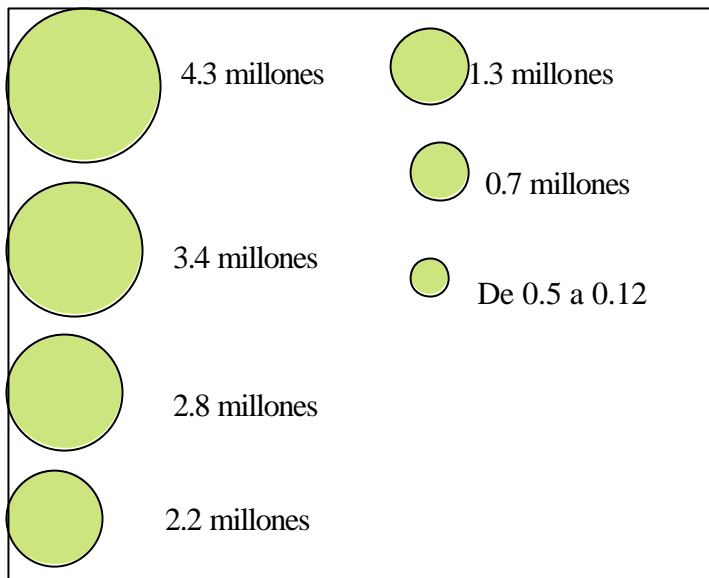
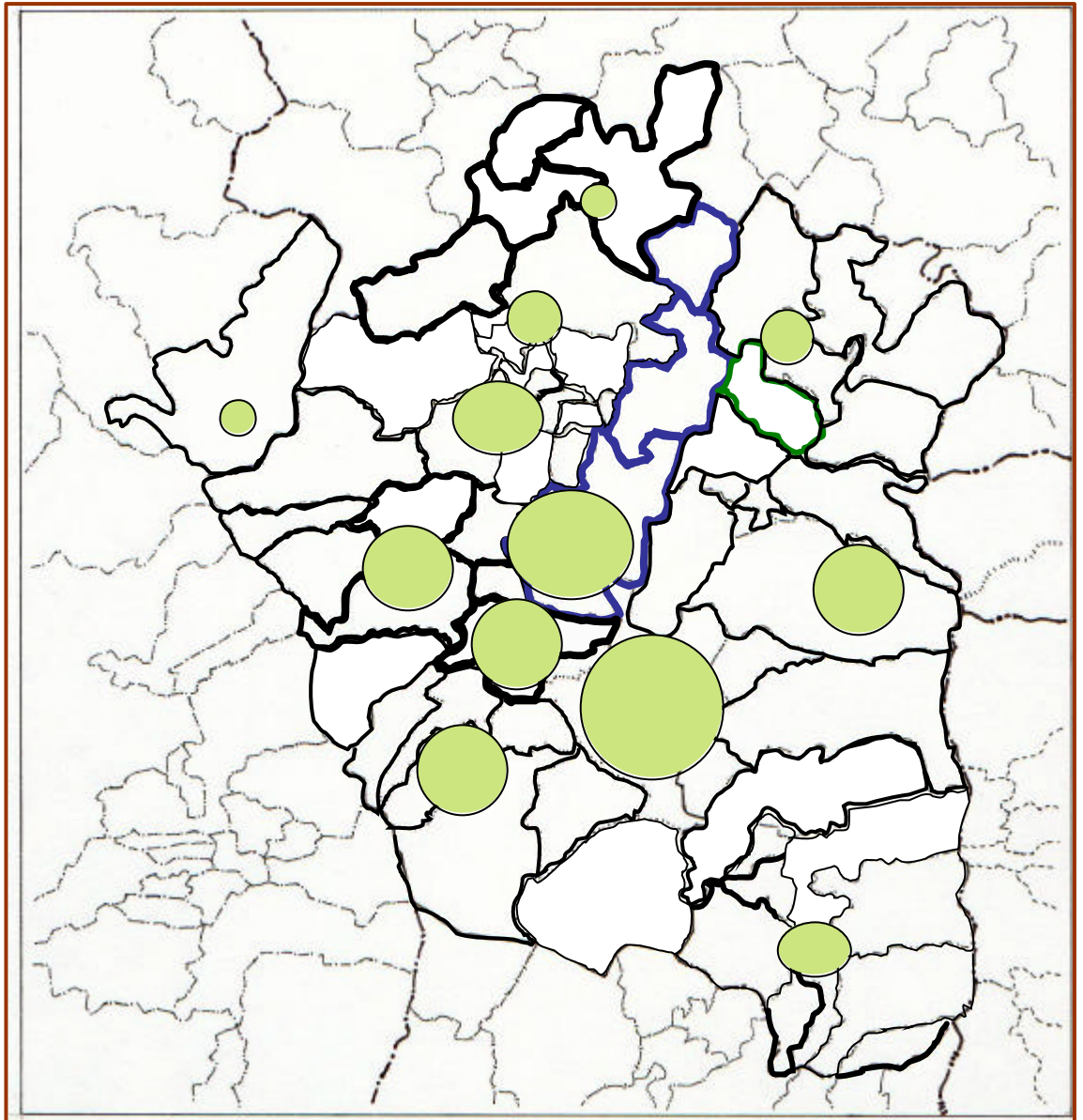
Gráfica I-1 **CRECIMIENTO POBLACIONAL DE LA ZMVM Y EL SMCN ENTRE 1970-2000**

Fuente: Gobierno del Estado de México. Dirección General de Planeación 1997. Indicadores básicos para la Planeación regional

Este proceso de desarrollo urbano, e introducción cada día más del capitalismo en la Ciudad de México, la han conducido a una transformación de deformaciones de patrones culturales, sociales, económicos y políticos a formar la metrópolis.

Tenemos que la Ciudad central, sede de los poderes tanto político como del capital, ha desbordado los límites administrativos, y empieza a expulsar población, y forma un primer perímetro, el cual cuando llega a un límite forma otro, ambos expulsan población y forman un segundo perímetro el cual realiza un proceso similar. Esto nos lleva a la formación de una conurbación de aglomeraciones, (ver esquema I-1)

LA POBLACIÓN DEL SECTOR Y LOS SECTORES METROPOLITANOS



IPN-UNAM
Fuente: INEGI
Esquema No. I-1

1980, LA INCORPORACIÓN DE TECAMAC A LA METRÓPOLI.

Mientras al interior de la ZMVM se presentaba el proceso de conurbación, mismo que dio paso a la formación de la Metrópolis. Tenemos que la década de los años ochenta, se caracterizo por una acelerada urbanización. (Ver tabla I-4)

Entre 1980 y 1990 se urbanizaron 40,391 Has., del territorio del Distrito Federal y de los municipios conurbados ; 11,306 Has., correspondieron al Distrito Federal y 29,084 a los municipios conurbados.⁹

Tecamac a partir de esta década, se le considera un municipio conurbado. La presencia de un eje que divide en dos partes el territorio urbanizado del Distrito Federal. Al norte, solo dos delegaciones siguieron urbanizándose: Azcapotzalco en forma menor hasta cubrir toda su superficie. Y como parte del SMCN la delegación Gustavo A. Madero, la delegación con mayor superficie urbanizada en este período, que encontró como únicos límites a su crecimiento las escarpadas pendientes de la serranía de Guadalupe y la frontera con el Estado de México. Al sur se marca una clara tendencia a la expansión urbana en donde todas las delegaciones, crecieron en su superficie urbanizada. Ver esquema I-6.

En el Estado de México, se observa que el crecimiento urbano tuvo como principales receptores a 17 municipios, los cuales físicamente están contiguos rodeando en parte al Distrito Federal. Algunos de estos municipios son Tlalnepantla, Ecatepec, Naucalpan, Huixquilucan, Nezahualcoyotl, La Paz, y que integraban ya la Zona Metropolitana del Valle de México en décadas anteriores, e incorporándose otros más, a esta Zona durante los años ochenta. Convirtiéndose en ejemplos representativos de la acelerada expansión urbana periférica, y que es el caso de Chalco de Díaz Covarrubias, Ixtapaluca, Ncolás Romero y como parte del Sector Metropolitano Centro Norte el municipio de Tecamac, (ver esquema I-6). Ecatepec, también presenta un crecimiento notable en este período. Ver tabla I-4. Este fenómeno corresponde al crecimiento de la periferia de la Ciudad de México.

Tabla I-4 EXPANSIÓN URBANA Y URBANIZACIÓN EJIDAL
EN LA ZMVM, ENTRE 1960 Y 1985

AÑO	SUPERFICIE MANCHA URBANA (has.)	SUPERFICIE EJIDAL URBANIZADA (has.)
1960	33,900	4,259*
1975	79,260	12,845**
1985	125,000	18,639***

* Esta Cifra solo considera al Distrito Federal.

** No se incluyen Municipios Conurbados del Estado de México.

***Esta cifra si contiene los Municipios Conurbados.

Fuente: Op. Cit. "Dinámica Urbana...", María Soledad Cruz Rodríguez. Pp.148

⁹ Grupo V de trabajo de la COMETAH, "Primeros ensayos" .1995. México Pp. 4

Comentarios Sobre Las Entidades Del Sector Metropolitano Centro Norte

Es necesario conocer la evolución de cada una de las entidades que conforman y dan vida a nuestro sector; con el objeto de saber como se han comportado y como se pueden comportar. A fin de poder planificar sobre ellos. Por lo que en este capítulo observaremos los componentes de nuestro sector norte metropolitano, esto es que se analizara cada uno por separado, para conocer un poco de su historia, y de la realidad que presentan.

Gustavo A. Madero: El Principal

La influencia ejercida por parte del Distrito Federal, no tan solo es sobre los municipios conurbados, sino en el ámbito regional y hasta nacional. Así tenemos como un componente clave del Sector a la delegación Gustavo A. Madero que se *ubica en el extremo norte del D. F.*¹⁰ La cual tiene sus antecedentes históricos que datan desde el año 1500 a. C. Lo que nos da una idea de la influencia e identidad que tiene la delegación, sobre todo el Sector. Por ello decimos que es la principal entidad.

La delegación cuenta con un gran equipamiento e infraestructura, lo que la convierte en una delegación que da servicios a los municipios con los cuales colinda. Esta delegación cuenta con importantes vialidades de carácter regional y metropolitano. Además, cuenta con las terminales del metro, Indios Verdes y Martín Carrera que son terminales de transferencia. En las cuales se presentan en su entorno grandes conflictos viales y una movilidad de personas que a diario llegan a estas terminales. Por ello la delegación tiene un gran peso sobre los municipios con los cuales colinda sobre todo con Ecatepec y Tlalnepantla oriente. Más, sin embargo, su influencia por contar con el gran equipamiento e infraestructura llega a los municipios de Tecamac y Tizayuca.

Ecatepec De Morelos: Un Municipio

Metropolitano O Una Periferia

La centralidad de poder que tiene el D. F. ha hecho posible que sea una fuerte atracción de capital y, por tanto, de mano de obra que se transforma en población emigrante. Sin embargo, esta fuerte atracción no ha podido ser contenida en la entidad, por lo que se empezó el proceso de conurbación que algunos llaman metropolización. Que es así como el desdoblamiento de la ciudad ha provocado una ruptura metropolitana.

Por tal razón Ecatepec (*El cual se localiza al noreste del Valle de México*), es considerado un municipio metropolitano, dentro los Planes Municipales de Desarrollo. Sin embargo nosotros estamos en desacuerdo en esta afirmación, ya que para ser metropolitano debería contar con equipamiento, infraestructura, servicio, y demás que satisfagan las necesidades de la población en general.

*Este municipio es de importancia en el ámbito regional pues lo ejerce desde su historia que data del año 1800 a. C.*¹¹

Cuenta con vialidades regionales, sin embargo hacia su interior presenta deficiencia vial, lo que genera en sus vialidades conflictos.

¹⁰ DDF, "Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de Gustavo A. Madero", 1997. México. Pag. 3

¹¹ GEM, "Plan del Centro de Población Estratégico de Ecatepec", Abril 2000, México, Pag. 20

La división política interna que presenta Ecatepec es: 6 pueblos, 2 rancherías, 6 ejidos, 11 barrios, 100 fraccionamientos y 204 colonias¹².

Con estas características Ecatepec, es considerado desde nuestra perspectiva como una periferia más, en donde han sido rebasadas las políticas urbanas implementadas por el Estado, por lo que de no atenderse adecuadamente la Planificación Urbana sucederá algo similar en el territorio de Tecamac,

Tecamac: Un Territorio Alternativo De Integración Metropolitana.

El desdoblamiento que ha sufrido la Ciudad Central y que es como ya mencionamos el proceso de Urbanización, proceso en el cual se pasa de una comunidad rural a una urbana; de donde una de las características de esta es un aumento en su población, aunque no siempre, el aumento de población significa urbanización, sin embargo, es característico en nuestras ciudades.

La influencia que ejerce el Distrito Federal, sobre los municipios más contiguos del Estado de México es tanto, que se ha "formado una Metrópolis". En todo este proceso de invasión-sucesión.

Es así, como esta influencia ha llegado al municipio de Tecamac, debido a que es un paso obligado para trasladarse a la Ciudad de México del Estado de Hidalgo. Quedando así Tecamac, ubicada en medio de estas dos

"Metrópolis". Por lo que es un territorio que puede ser una alternativa para integrar la "Zona Metropolitana del Valle de México", siempre y cuando se planifique su crecimiento, y así, no siga formando tan solo parte de la periferia.

*El cual se ubica al nororiente del Estado de México. Se encuentra en el Kilómetro 38.5, de la Ciudad de México sobre la carretera federal y autopista México-Pachuca. Teniendo al norte de vecino al municipio de Tizayuca y al sur con Ecatepec. Posee una extensión territorial de 164 Km². No cuenta con ningún sistema montañoso.*¹³

*Tecamac presenta la siguiente división política interna: 12 pueblos, 8 rancherías, 4 barrios, 2 fraccionamientos y 56 colonias*¹⁴.

Tizayuca Un Municipio Clave Del Estado De Hidalgo.

Tizayuca, es un pequeño poblado del estado de Hidalgo, se localiza hacia el sur del estado. Y forma parte de la región XII según clasificación de las regiones y subregiones del estado de Hidalgo, esta región comprende las localidades de Tezontepec, Tolcayuca, Zapotlan, Zempoala y Tizayuca. Esta región para el año 1995 contaba con una población de 94,916 habitantes.

Este municipio hidalguense, por estar colindando con el Estado de México, y a unos 65 km. de la ciudad de México, es un municipio clave para crecimiento de la mancha urbana. Además es considerado como un municipio metropolitano, lo cual es cuestionable.

Al municipio en la actualidad se puede llegar a través de la Autopista México- Pachuca y en comunicación ferroviaria la vía corta México- Pachuca recorre paralela a la región de Tizayuca.

Recientemente Tizayuca se encuentra en la mirada de diversos sectores de la población, ya que se ha hablado de ubicar en estas tierras el nuevo aeropuerto de la Ciudad de

¹³ Ibídem. Pag. 21

¹⁴ GEM, "Plan de Desarrollo del Municipio de Tecamac", 1997-2000, México, Pag 98.

México, lo que lo convertiría en un Municipio clave, no solo del Estado del Hidalgo, si no de, la Zona Metropolitana del Valle de México. Y que debe ser planificado para no convertirse en un conglomerado metropolitano.

LOS CENTROS URBANOS DEL CORREDOR

Características	Gustavo A. Madero	Ecatepec	Tecamac
Nombre	La Villa	Ecatepec de Morelos	Tecamac de F. V
Población	130,000 habitantes	54,000 habitantes	8,000 habitantes
Usos del suelo	Habitacional Con comercio y de servicios	Habitacional con comercios y de servicios	Habitacional con comercio
Extensión	550 has	180 has	150 has

Fuente: Elaboración propia en base a los Planes y Programas de Desarrollo

EL TRANSPORTE Y LA VIALIDAD

Muchas personas realizan sus actividades en las diferentes entidades de la ZMVM. Estos intercambios se realizan por medio de los corredores urbanos que son las vialidades que unen físicamente los diferentes centros y subcentros urbanos, y que a su vez unen las diferentes entidades.

Estos corredores son las vialidades que conectan o unen diversos sectores de la ciudad y que a lo largo de ellos se realizan diversas actividades. Sin embargo no todos son funcionales o tienen el mismo grado de intensidad. Cuando sale uno de los límites del Distrito Federal las vialidades empiezan a ser más angostas, la semaforización disminuye, los pasos a desnivel son esporádicos, los pasos peatonales casi no se ven, la estructura o tejido urbano es una mezcla, es decir los mismo da en una esquina un taller, como una escuela o un banco o una unidad habitacional. Es pues notorio la falta de un orden en la formación de los corredores urbanos de transporte, que se traduce en la falta de una planificación, lo cual coadyuva a la ruptura metropolitana.

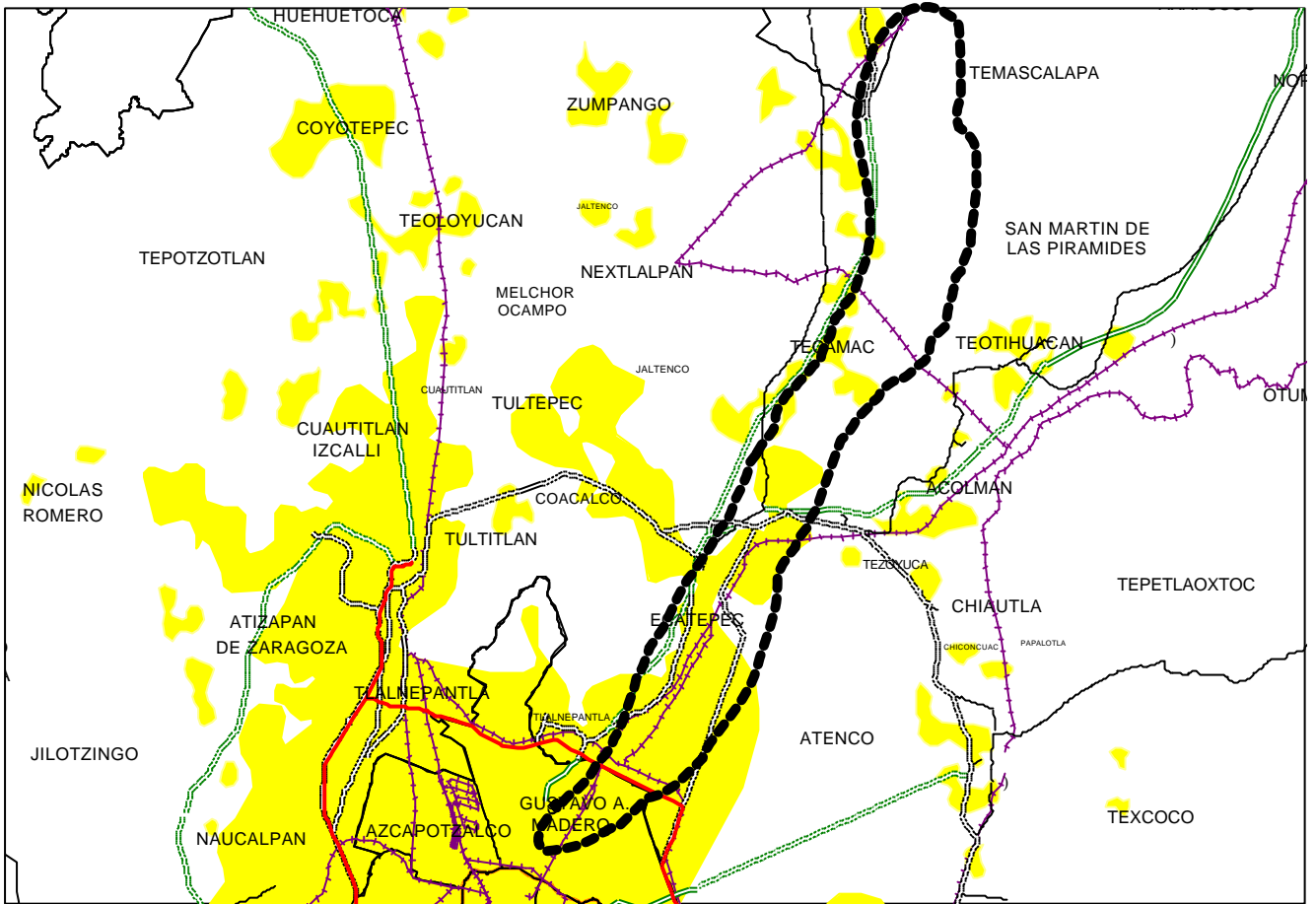
En las siguientes tablas se muestran algunas acciones planificadoras en los corredores.

Acciones Planificadoras En El Corredor Eje 1 Oriente






Corredor Urbano	Eje 1 oriente- Av. Centenario (FFCC Nacionales)
Centros Urbanos que une	Corredor Urbano Río de los Remedios- Corredor Urbano Av. La Laguna

Tramo	Eje 1 Oriente entre Circuito interior y Av. Río de los Remedios
Usos del Suelo	Habitacional 70% Habitacional con Comercio 8% Habitacional Mixto 11% Equipamiento 5% Industrial 6%
Intersecciones Principales	Eje 1 oriente- Eje 3 Norte (Av. Alfredo Robles) Eje 1 Oriente- Eje 4 Norte (Av. Talismán) Eje 1 Oriente- Eje 5 Norte (calzada San Juan de Aragón)
Intersecciones Secundarias	Eje 1 Oriente – Gral. Martín Carrera.
Características	>Este corredor cuenta con una importante zona industrial. >Sobre este corredor se encuentra ubicada la terminal del metro Martín Carrera. Esta es correspondencia con la línea 6 hacia el Rosario y 4 a santa Anita. Por lo cual es una zona de transición para los habitantes de los municipios conturbados de Tlalnepantla y Nezahualcoyotl.

Fuente: Programa Delegacional de Desarrollo Urbano Delegación Gustavo A. Madero. 2000



Esquema del corredor

	Carretera Libre
	Autopista
	Vialidades regionales
	Ff.cc.
	

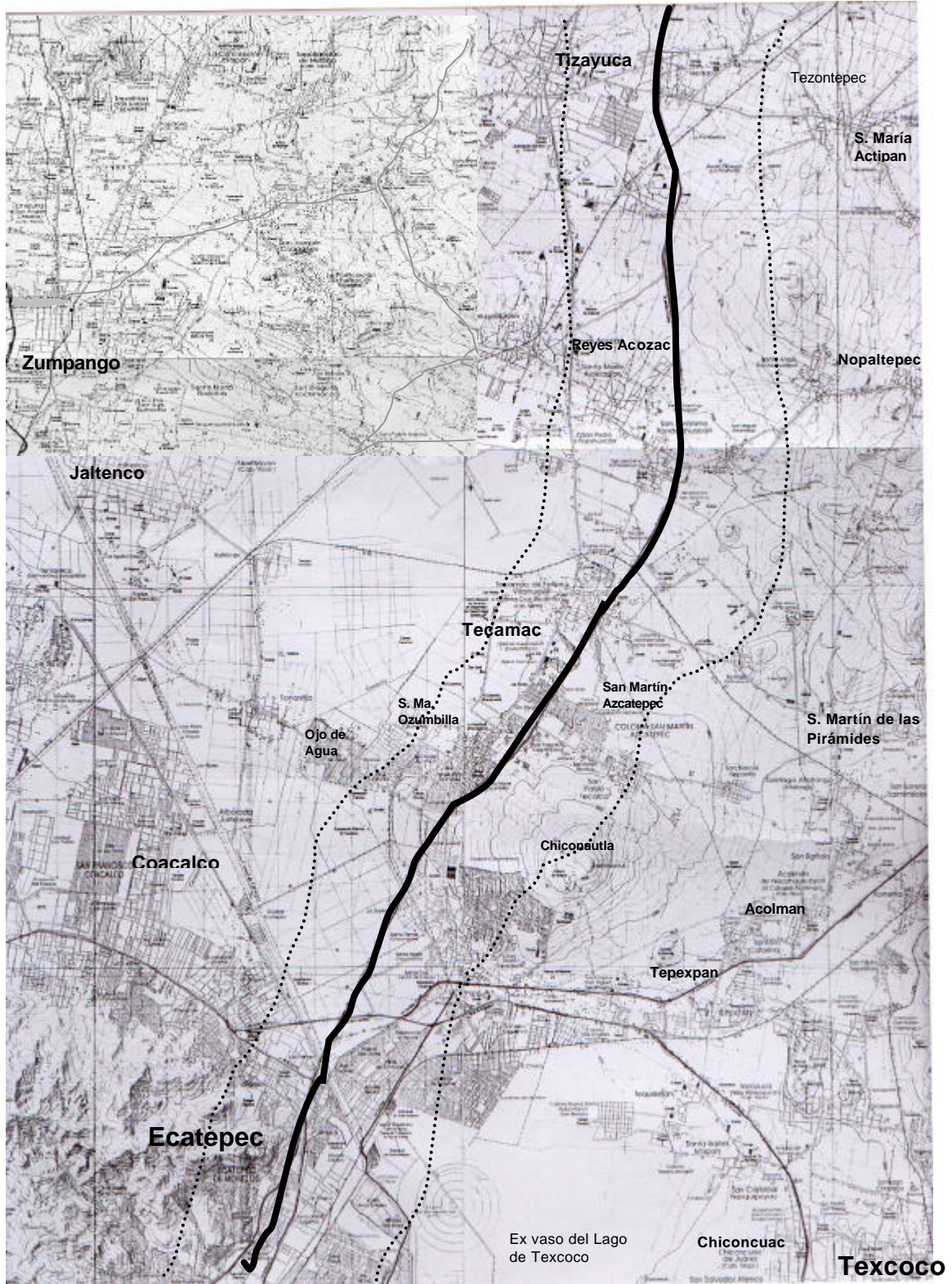
UNAM, UACM, IPN
 Fuente: INEGI, Gob. del D.F.
 Esquema No. F-2



CORREDOR URBANO "VIA MORELOS" ECATEPEC

Corredor Urbano	Vía Morelos (norte- sur)								
Corredores Urbanos que une	Al sur Río de los Remedios y al norte Carretera México Tepexpan.								
Tramo	Río de los Remedios- Circuito Cuauhtemoc								
Uso permitido del Suelo	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%;">Industrial</td> <td style="text-align: right;">68%</td> </tr> <tr> <td>Habitacional (Mixto)</td> <td style="text-align: right;">20%</td> </tr> <tr> <td>Espacios Abiertos</td> <td style="text-align: right;">7%</td> </tr> <tr> <td>Equipamiento</td> <td style="text-align: right;">5%</td> </tr> </table>	Industrial	68%	Habitacional (Mixto)	20%	Espacios Abiertos	7%	Equipamiento	5%
Industrial	68%								
Habitacional (Mixto)	20%								
Espacios Abiertos	7%								
Equipamiento	5%								
Intersecciones Principales	Vía Morelos- Av. Revolución Vía Morelos- Autopista México Pachuca Vía Morelos- Carretera México Pachuca.								
Intersecciones Secundarias	Vía Morelos- Av. Gobernador Vía Morelos- Av. México Vía Morelos- Calle Río Bravo Vía Morelos- Circunvalación Vía Morelos- Av. Central Vía Morelos - Miguel Hidalgo								
Intersecciones Conflictivas	Vía Morelos- Av. Gobernador Vía Morelos- Calle Sonora Vía Morelos- Calle Río Bravo Vía Morelos- Industria Vía Morelos- Av. Central Vía Morelos- Juárez Vía Morelos- Altavilla								
Características	<ul style="list-style-type: none"> • Tiene una sección de casi 40 mts. • Cuatro carriles de Circulación por sentido • Cruza todo el municipio, para comunicar las Avs. Revolución, al sur la autopista México- Pachuca, después se integra con la Cabecera Municipal en un distribuidor vial ubicado después de la caseta de Cobro. • Su sección se reduce en el Centro Urbano a 15 mts. • Su afluencia vehicular es principalmente de transporte público 								
Proyectos	<ul style="list-style-type: none"> • La SCT pretende llevar a cabo un nuevo trazo de la carretera federal México- Pachuca • También se preservará el derecho de vía para la construcción a futuro del tren elevado, que unirá el ramal de la vía López Portillo con Tecamac. 								

Fuente: Plan de Desarrollo Municipal de Ecatepec 1995-2000

CORREDOR URBANO VIA MORELOS



	Corredor Urbano Carretera México-Pachuca
	Límite del Corredor

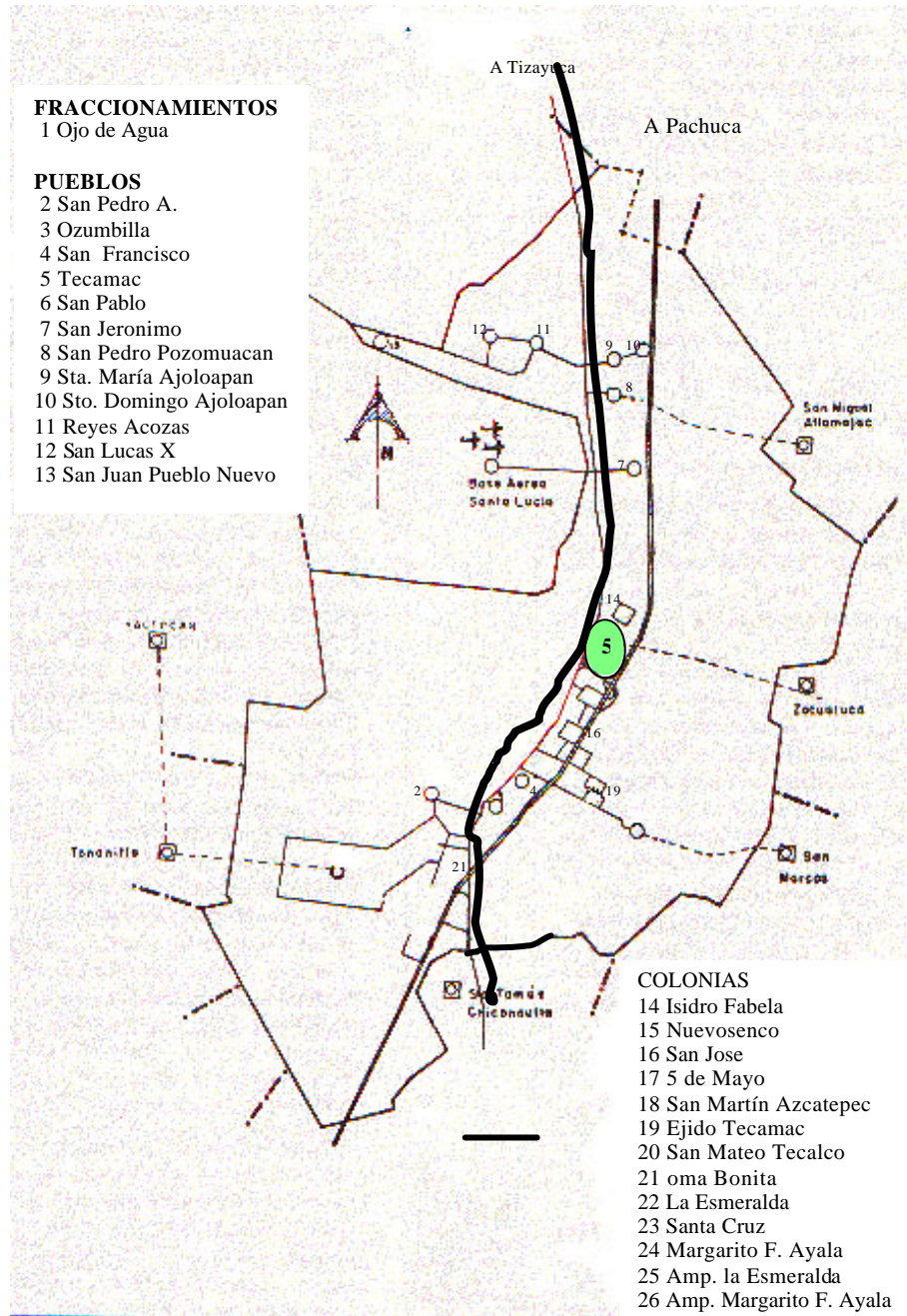
IPN-UNAM
Fuente: INEGI
Esquema I-3

ACCIONES PLANIFICADORAS EN EL CORREDOR TECAMAC

Corredor Urbano	Carretera México- Pachuca										
Centros Urbanos que une	TECAMAC-ECATEPEC										
Tramo	Circuito Cuauhtemoc- Carretera a Apaxco										
Usos del Suelo	<table> <tr> <td>Habitacional (Mixto)</td> <td>32%</td> </tr> <tr> <td>Espacios Abiertos</td> <td>19%</td> </tr> <tr> <td>Parques Urbanos</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>Área de reserva Urbana</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>Industrial</td> <td>1%</td> </tr> </table>	Habitacional (Mixto)	32%	Espacios Abiertos	19%	Parques Urbanos	8%	Área de reserva Urbana	30%	Industrial	1%
Habitacional (Mixto)	32%										
Espacios Abiertos	19%										
Parques Urbanos	8%										
Área de reserva Urbana	30%										
Industrial	1%										
Intersecciones Principales	Carretera México- Pachuca- Boulevard Ojo de Agua Carretera México- Pachuca- Carretera a San Pedro Tecalco (A. Nueva) Carretera México- Pachuca- Carretera a San Juan Teotihuacán										
Intersecciones Secundarias	Carretera México- Pachuca- Camino a Ojo de Agua.										
Características	<ul style="list-style-type: none"> • Este Corredor es una Carretera Federal • Cuenta con dos Carriles en su mayor parte y aumenta su sección en el Corredor Urbano • Circulan gran cantidad de autobuses de pasajeros 										

Fuente: Plan de Desarrollo Municipal de Tecamac 1995-2000

CORREDOR URBANO TECAMAC



Centro Urbano Tecamac



Corredor Urbano
 Carretera México- Pachuca



El transporte es una importante actividad de servicio, que permite la movilización de personas y bienes. El transporte necesita instalaciones, equipos, mano de obra, infraestructura, vías, estaciones de transferencias o terminales, formando todo un conjunto o "sistema"; el "sistema de transporte"⁷. Los transportes poseen características y atributos que determinan sus funciones e importancia específicas. Una función primordial es la de relacionar los factores población y uso del suelo. Como factor de integración y coordinación en nuestra sociedad altamente compleja.

Analizando el territorio bajo estudio, hemos observado que la ausencia de una adecuada estructura urbana, el desarrollo sustentable, las áreas verdes, el transporte y la calidad de vida, no integran la ciudad con los ciudadanos y el medio ambiente. Y la ausencia de un sistema de transporte masivo coadyuvan a la fragmentación de la ciudad.

Por lo que, un adecuado sistema de transporte además de cumplir su principal función, brinda seguridad, confort, entre otras cosas a los usuarios, aumenta la calidad de vida, contribuye al desarrollo urbano, mejora la imagen urbana. En otras palabras, regenera la ciudad, devolviéndosela a sus ciudadanos, no permitiendo de esta forma rupturas territoriales. Lo anterior es motivo de nuestra investigación. En la figura 1, se presenta una síntesis de las bondades obtenidas con un adecuado proceso de planeación del sistema de transporte.

En este proceso de transformación se han perdido patrones culturales por lo cual se fragmenta la ciudad, principalmente en sus aspectos sociales, los cuales se vierten en el territorio de forma inequívoca al materializar el concepto de ciudad de una forma tal que no existe la interacción entre las personas. Por ejemplo, las calles que son un bien/servicio público son apropiadas por vecinos, es decir, calles cerradas con letreros que dicen "circulación local". Y no solo se presenta este fenómeno en el SMCN, sino en toda la "metrópolis".

Conclusiones

El acelerado proceso de urbanización de la Ciudad de México ha conformado un conglomerado, en un contium urbano, desbordándose hacia la periferia, en este territorio llamado Metrópolis de la Ciudad de México, encontramos fragmentaciones territoriales, de entrada hablamos de tres niveles de gobierno diferentes: el Federal, el estatal y el municipal, es decir, de una fragmentación político administrativa. Y que cuando son llevadas al territorio en la planeación del desarrollo urbano, y la aplicación de las políticas urbanas a solo concentrarse en su jurisdicción administrativa, provocando lo ya señalado como en el caso del sector transporte.

Los pobladores de las entidades del SMCN no reconocen fronteras y realizan viajes en estas entidades. Sin embargo la marcada diferencia entre cada entidad es notable. Por ejemplo, el sistema de transporte colectivo masivo metro que se desarrolla en el D. F. y la gran cantidad de autobuses y microbuses que sobresaturan las vialidades de los corredores urbanos-metropolitanos de las otras entidades del SMCN. Otro aspecto en este rubro, son la falta de una continuidad vial homogénea.

Por lo que proponemos un sistema de transporte masivo evolutivo que integre la metrópolis, tanto urbana como social y medioambientalmente. Lo que se traduciría en una mejor imagen urbana, un aumento en la calidad de vida y un mejor servicio. Además siendo el sistema de transporte un elemento arquitectónico integrador de las ciudades.

Bibliografía

- Alceda H. Angel., La Operación de los Transportes, Setravi-D.F., 1999.
- Algunos Problemas del Servicio de Autobuses Urbanos en la Cd. de México, UNAM.,
- Coleman, Alice (1985) La prospección del uso de la tierra: presente y futuro en Brown, E.H. (comp
- Castells, Manuel, "La Cuestión Urbana". Ed. Siglo XXI.
- Delgado, J. (1998) Larga duración, innovación tecnológica en los transportes y la formación de la ciudad-región" en Ciudad-Región y transporte en le México Central. Un largo camino de rupturas y continuidades, Instituto de Geografía, UNAM, México
- Dinámica Urbana y Procesos Socio-Políticos", Ed. UAM.
- DDF. "Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de Gustavo A. Madero", 2000
- Esquivel, Hernández María Teresa "Dinámica Demográfica y espacial de la Población metropolitana". En "Dinámica Urbana y procesos Socio-Políticos". Ed. UAM.
- González, Salazar Gloria. "El Distrito Federal: Algunos Problemas y su Planeación". Ed. UNAM
- GEM, "Plan de Desarrollo del Municipio de Tecamac", 1997-2000, México,
- Gobierno del Estado de México. Dirección General de Planeación. Indicadores básicos para la Planeación regional.
- INEGI, datos del XII censo General de Población y Vivienda 2000.
- Lych, Kevin. (2004) L'immagine della città. Marsilio. Italia
- GEM, "Plan del Centro de Población Estratégico de Ecatepec", Abril 2000.
- Grupo V de trabajo de la COMETAH, "Primeros ensayos" .1995.
- Milton Santos, "Metrópolis corporativa fragmentada: el caso de San Paulo", 1990, Editorial: Nobel Brasil
- Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal. 2000,
- Riganti Paolo (2003). Transformazione urbana e mobilità Franco Angeli. Italia
- Sussman, Joseph (2000) Introduction to transportation systems. Arterch house