

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR LA CUAL SE EXHORTA A LA SCT PARA QUE, A TRAVÉS DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES, EVALÚEN LA POSIBILIDAD DE MODIFICAR LA LOCALIZACIÓN DE LA CASETA DE PEAJE DE TEPOTZOTLÁN DE LA AUTOPISTA MÉXICO-QUERÉTARO

La que subscribe, Juana Carrillo Luna, diputada federal de la LXIV legislatura de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 79, numeral I, párrafo II, y 6, numeral I, párrafo I, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la proposición con punto de acuerdo que exhorta a la SCT para que, a través de las autoridades competentes, evalúen la posibilidad de modificar la localización de la caseta de peaje de Tepotzotlán de la autopista México Querétaro, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

Durante las primeras dos décadas de la segunda mitad del siglo pasado comenzaron los grandes mega proyectos para interconectar el país. De tal suerte, en 1949 comenzó la construcción de las autopistas México-Cuernavaca y la Amacuzac-Iguala, consideradas las primeras super carreteras del país. La autopista Amacuzac-Iguala comenzó sus operaciones el 5 de noviembre de 1952,¹ fecha en la que fue inaugurada por el presidente Miguel

¹ http://www.amhe.mx/jornadas/ponencias2012/Mario_Contreras.pdf consultada el día 28 de febrero a las 12:00 hrs.

Alemán, 13 días después se realizó un acto similar con la super carretera México-Cuernavaca.²

La tercera súper carretera que se construyó comunicó al otrora Distrito Federal con la zona del Bajío, la cual fue inaugurada por el Presidente Ruíz Cortines el 1° de octubre de 1958. El primer tramo iba del entonces Toreo de Cuatro Caminos hasta el municipio de Tepetzotlán, en el Estado de México, de donde se extendía hasta la Ciudad de Querétaro, dicha carretera se planeó para comunicar el centro del país con la zona del Bajío. En este sentido, la primer caseta de cobro, partiendo del Distrito Federal, era la de Tepetzotlán.³

El motivo por el cual se instalaron las casetas de cobro en esas zonas no es claro, pero podemos concluir que esto se debió a la baja población que en cada una de las zonas existía. De acuerdo al censo de población de 1960, el Estado de México tenía una población de 1, 897, 851⁴ habitantes, dada la falta de especificidad en los datos encontrados podemos hacer un estimado de la población de los municipios del Estado de México cercanos a la caseta de Tepetzotlán. De tal suerte, la población actual del Estado de México es de 16, 187, 608 habitantes,⁵ en tanto que la población del Municipio de Tepetzotlán es de 94, 198 habitantes los cuales representan el 0.58% de la población del estado en su conjunto, por su parte los municipios de Coyotepec, Huehuetoca y Teoloyucan representan el 0.25%, 0.79% y 0.48% respectivamente.⁶

Bajo estas consideraciones, se podría realizar un estimado de la población de estos municipios en 1960, al considerar que estos han mantenido un porcentaje poblacional constante a lo largo de la historia. Conforme a lo anterior, en 1960 el Estado de México

² Gómez Ruth y Villasana Carlos, “La primera súper carretera de México”, opinión, mochilazo en el tiempo, consultada el 28 de febrero en: <http://www.eluniversal.com.mx/colaboracion/mochilazo-en-el-tiempo/nacion/sociedad/la-primera-super-carretera-de-mexico> a las 14:00 hrs.

³ *Opus cit*, nota 1.

⁴ Secretaría de Industria y Comercio, Dirección General de Estadística, “Censo General de Población 1960”, p. 8, consultado en la página

http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/censos/poblacion/1960/mex/VIIICGPEMEX60L.pdf el día 1 de marzo a las 17:00 hrs.

⁵ consultado en la página del INEGI: <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/mex/poblacion/> el día 3 de marzo a las 14.25 hrs.

⁶ Con una población de 41, 810 habitantes en el municipio de Coyotepec, de 128, 486 en el municipio de Huehuetoca y de 66, 518 en Teoloyucan.

tenía una población total de 1, 897, 851 habitantes los municipios en cuestión tendrían los siguientes índices poblacionales:

- a) Tepetzotlán: 11, 007 habitantes
- b) Coyotepec: 4, 744 habitantes
- c) Teoloyucan: 7, 781 habitantes
- d) Huehuetoca: 14, 993 habitantes

Conforme a las estimaciones anteriores, los municipios de Tepetzotlán, Coyotepec y Teoloyucan, presentaron un incremento poblacional de aproximadamente un 88.5% desde 1960 al 2015. Tal como se puede apreciar en la siguiente tabla, el aumento poblacional en los últimos 55 años ha sido de casi el 100% de la población tomada como base, tal como se puede apreciar en la tabla anterior.

Municipio de Tepetzotlán		
Año de referencia	Población	Porcentaje de aumento poblacional respecto al Edomex
1960	11, 007	*
2015	94, 198	855.80%
Municipio de Coyotepec		
Año de referencia	Población	Porcentaje de aumento poblacional respecto al Edomex
1960	4, 744	*
2015	41, 810	881.32%
Municipio de Teoloyucan		
Año de referencia	Población	Porcentaje de aumento poblacional respecto al Edomex
1960	7, 781	*
2015	66, 518	854.87%

Municipio de Huehuetoca		
Año de referencia	Población	Porcentaje de aumento poblacional respecto al Edomex
1960	14, 993	*
2015	128, 486	856.97%

Como consecuencia de la explosión demográfica en la zona, aunado a la falta de empleos dentro de la entidad, se ha presentado un incremento en la movilidad laboral entre el Estado de México, como entidad expulsora de fuerza de trabajo, y la Ciudad de México como entidad receptora. Este fenómeno se vió acrecentado por los siguientes factores socio-económicos:

- I. El desarrollo, tanto económico como en infraestructura que suelen presentar centros urbanos como lo es la Ciudad de México.
- II. El incremento poblacional, incentivado por el desarrollo económico de la entidad receptora, es así que las zonas limítrofes entre ésta y los estados vecinos también presentan un crecimiento considerable en su población.⁷

En tal sentido, durante las últimas décadas se ha podido observar el incremento de los factores mencionados, con lo cual la Ciudad de México, y parte de la zona conurbada, se han convertido en centro de recepción para la movilidad laboral. De tal suerte, de acuerdo con datos del INEGI, de los 19.38 millones de personas mayores de 6 años que habitan en la Zona Metropolitana del Valle de México, 15.63 millones de personas realizan, por lo menos un viaje a la semana, de esta cantidad encontramos que los puntos de origen son la Ciudad de México y los municipios conurbados a la misma, principalmente aquellos del Estado de México de los cuales, el 78% de su población se traslada a la mencionada ciudad

⁷ Cfr., Granados Alcantar José A. Y Franco Sánchez Laura M., “Migración y movilidad laboral entre las zonas metropolitanas de la región centro de México”, consultado en <http://www.scielo.org.mx/pdf/pp/v23n91/2448-7147-pp-23-91-00117.pdf> el día 4 de marzo a las 10:00 hrs.

para laborar o estudiar.⁸ En este mismo sentido, la Encuesta Origen - Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017, la ciudad de México presenta una movilidad de 6.93 millones de personas residentes en ella, en tanto que en el Estado de México y Tizayuca se trasladan, al interior y de este y hacía la Ciudad de México, una cantidad de 8.69 millones de personas con lo cual, de los 15.62 millones de personas que se trasladan en la Zona Metropolitana del Valle de México el 49.9% de las personas que se trasladan provienen del Estado de México.⁹

Gran parte de estos traslados, provenientes del Estado de México llegan a durar como mínimo una hora, esto hace que los trabajadores provenientes del Estado de México llegan a perder hasta cuatro horas o más por los trayectos entre su hogar y el centro en el que laboran.¹⁰

Una de las zonas más afectadas del Estado de México, no sólo por el fenómeno de movilidad laboral, sino por la falta de medios de transporte adecuados entre este y la Ciudad de México, es la compuesta por los tres municipios mencionados al inicio de esta exposición de motivos, ya que el proyecto de transporte que se había proyectado para comunicar la Ciudad de México con el mencionado estado, no llegó hasta Huehuetoca, lugar donde originalmente se había planeado terminara la primera línea del Tren Suburbano. Bajo esta promesa, se realizó la construcción y venta de complejos habitacionales entorno a las zonas que se verían beneficiadas con este proyecto, pero, con la terminación del tren suburbano sólo hasta Cuautitlán, las personas que adquirieron estas propiedades se enfrentan a las dificultades para el tránsito o traslado hacia sus centros de trabajo que, generalmente se encuentran en la Ciudad de México. En el peor de los casos, estas personas se han visto en la necesidad de abandonar las viviendas que con tanto esfuerzo adquirieron.

⁸ Encuesta Origen - Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017, consultada en: http://www.beta.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/EstSociodemo/OrgenDest2018_02.pdf el día 4 de marzo a las 15:00 hrs.

⁹ Cfr., http://www.beta.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf consultada el 4 de marzo a las 19:30 hrs.

¹⁰ *Idem.*

De tal suerte, dadas las afectaciones que han sufrido las personas que habitan en estos municipios, a causa de la falta de transporte público adecuado y, aunado a la explosión demográfica que ha presentado la Zona Metropolitana del Valle de México se hace necesario evaluar la pertinencia de recorrer el lugar de la caseta de peaje que actualmente se encuentra en el municipio de Tepotzotlán.

Por lo hasta aquí expuesto, se somete a consideración de esta honorable asamblea la siguiente:

Proposición con Punto de Acuerdo

UNICO. La Cámara de de Diputados del H. Congreso de la Unión, exhorta respetuosamente a la Secretaria de Comunicaciones y Transportes para que, a través de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, evalúe la viabilidad de modificar el lugar de la caseta de peaje de Tepotzotlán y, de ser el caso, en un tiempo no mayor a dos años la recorra al municipio de Jilotepec.

S U S C R I B E

DIP. JUANA CARRILLO LUNA

PALACIO LEGISLATIVO DE SAN LAZARO, A 20 DE ABRIL DE 2020