

RECTORIA GENERAL

Dr. José Luis Gázquez Mateos

Rector General

Lic. Edmundo Jacobo Molina

Secretario General

UNIDAD AZCAPOTZALCO

Lic. Mónica de la Garza Malo

Rectora de la Unidad

Lic. Guillermo Egea Mendoza

Secretario de la Unidad

MAESTRIA EN PLANEACIÓN Y POLÍTICAS METROPOLITANAS

Dra. Cristina Sánchez-Mejorada Fernández

Coordinadora de la Maestría

Dr. Emilio Duhau López

Asesor de Tesis

Dra. Priscilla Connolly

Dr. Pedro Lina Manjarrez

Sinodales

Lic. Verónica I. Quiroz López

Alumna

**TRES DECADAS DE POLITICA Y GESTION
FRAGMENTADA PARA EL TRANSPORTE DE
PASAJEROS EN LA ZMCM, 1970-2000**

*Tesis que para obtener el título de Maestra en Planeación y Políticas
Metropolitanas presenta:*

Lic. Verónica Ileana Quiroz López

ÍNDICE GENERAL

Presentación	2
Introducción General	3
Metodología de Investigación	6

Primera Parte: MARCO TEORICO Y FUNDAMENTOS DEL TRANSPORTE DE PERSONAS EN LA CIUDAD

Introducción a la Primera Parte	13
--	----

Capítulo I

El Desarrollo Urbano de la Ciudad de México: proceso fragmentado de 5 siglos	14
1. <i>La Ciudad</i> como una estructura espacial y funcional	14
2. La segregación socioespacial de la Ciudad de México	15
3. De la Planeación Urbana a la <i>Planeación del Transporte</i>	20
4. La tardía Planeación del Desarrollo Urbano en la ciudad	23
5. El Transporte en la Planeación del Desarrollo Urbano	25
<i>Desarrollo urbano sin planeación del transporte, una ciudad segregada</i>	28

Capítulo II

El Transporte Público Urbano: una necesidad básica que no llega a ser demanda	30
1. El <i>transporte</i> como un servicio urbano básico	30
2. La dualidad en la <i>gestión</i> del transporte	31
3. De la <i>necesidad</i> a la <i>demanda</i> , el camino no recorrido	33
4. La Reforma del Estado Mexicano	34
5. La Reforma Política y Económica para el Transporte	36
<i>El transporte como servicio público básico esta en extinción</i>	38

Conclusión a la Primera Parte	39
--------------------------------------	----

Segunda Parte:
TRES DÉCADAS DE POLÍTICA Y GESTIÓN FRAGMENTADA
EN EL TRANSPORTE

Introducción a la Segunda Parte	43
Capítulo III	
El reinado del Servicio Concesionado en el transporte de pasajeros	44
1. El crecimiento de la ciudad y la transportación de personas	44
2. Los inicios de un Transporte Urbano de Pasajeros	47
3. Auge del Transporte Concesionado: combis y microbuses	49
4. La Planeación contradictoria del Transporte Público en los setenta	52
5. Privatización en los ochenta: la regresión de la Política Integral	55
6. El Transporte y la Reforma Política en los noventa	57
7. El PIT de 1990: la Modernización del Transporte en papel	60
8. Otro sexenio perdido: Diferentes gobiernos, mismas Políticas de Transporte	62
<i>Más allá de la idea de “modernización” del transporte</i>	67
Capítulo IV	
El Transporte y las prioridades de la Política Urbana del sexenio	71
1. La permanencia de la Política de fomento al Automóvil Privado	71
a. El “Hoy no circula”, Verificación y Recambio Vehicular	
b. El pago de Tenencia, Impuestos Ambientales y Seguros	
c. Mejoramiento de Infraestructura Vial y Equipamiento Urbano	
2. La Desconcentración como Política de Ordenamiento del Transporte Colectivo	80
a. Programa de Reordenamiento: del Registro Único al nuevo Emplacamiento	
b. La imposible Sustitución de unidades y Reestructuración de las carteras vencidas	
c. El inconcluso programa de Emplacamiento Metropolitano	
d. Los Centros de Transferencia Multimodal y Modernización de Paraderos	
e. Nueva normatividad y Banco de Datos sobre legislación y normas del Transporte	
3. La inflexión en el Transporte: Quiebra de Ruta-100 y su concesión	86
4. La Política de Transporte Público Masivo, aún en papel	88
a. Los buenos deseos del Plan Maestro del Metro y Trenes Ligeros	
b. Las mejoras al Sistema de Transportes Eléctricos: Trolebuses	
c. La Política Tarifaria, el último bastión en pie	
<i>La Planeación del Transporte como prioridad de la Política Urbana</i>	95
Conclusión de la Segunda Parte	97

Tercera Parte:
LA SEGREGACION ESPACIAL EN LA TRANSPORTACION DE
PERSONAS EN LA ZMCM

Introducción	101
Capítulo V	
Una ciudad segregada, movilidad diferenciada	102
1. Metodología y área de análisis	102
a. Modelo de análisis de la <i>movilidad diaria</i> por transporte	
b. La ZMCM y el AMCM como ámbito de estudio	
2. La importancia de las características sociodemográficas para el transporte	108
a. Migración intraurbana de la <i>residencia</i> : del centro a la periferia	
b. Distribución por edades: <i>movilidad diferenciada</i> por motivos	
c. Tendencias de la <i>residencia</i> en la metrópoli	
3. La gran <i>movilidad cotidiana</i> de personas en la ciudad	115
a. Las delegaciones y municipios con mayor <i>movilidad cotidiana</i>	
b. Las áreas de <i>mayor atracción por movilidad hacia la residencia</i>	
4. La dinámica de la <i>movilidad interna</i> en cada entidad	121
a. Entidades de mayor <i>movilidad interna</i>	
b. Las actividades predominantes por entidad	
c. Tendencias de la <i>segregación socioespacial</i> por movilidad diaria	
5. Los principales ejes de <i>movilidad diaria</i> por distrito	127
a. Las 4 áreas de mayor movilidad diaria	
b. La baja <i>movilidad diaria</i> en la periferia urbana	
c. El desequilibrio de la movilidad diaria en la ZMCM	
6. La <i>movilidad cotidiana</i> y los motivos de actividad	131
a. La fuente de atracción del Centro <i>por trabajo</i>	
b. La dispersión de la movilidad <i>por estudio</i>	
c. Los distritos con mayor movilidad interna	
7. La desigualdad en el transporte: servicio segregado	136
a. El transporte particular: promotor de la infraestructura vial	
b. La reducción de la oferta de transporte masivo gubernamental	
c. La gran cobertura del servicio concesionado: combis y micros	
Conclusión a la Tercera Parte:	
<i>La segregación de la movilidad diaria por transporte de personas en la ZMCM</i>	145

Conclusión General:
***“HACIA UNA ESTRATEGIA INTEGRAL DEL TRANSPORTE PUBLICO
DE PASAJEROS EN LA ZMCM”***

1. Estado de la Política y la Gestión del Transporte Público	149
2. Diagnóstico de la Demanda de Movilidad Diaria de Personas	151
3. Imagen Objetivo de un mejor Transporte Público de Pasajeros	152
4. Objetivo General para un Mejor Transporte Público de Pasajeros	153
5. Retos Inmediatos para la Planeación del Transporte Público	153
6. Políticas Generales para el Transporte Público	154
7. Políticas Específicas por Modos de Transporte	154

Anexo 1: Listado de Leyes y Reglamentos de Transporte

Índice de Cuadros

Índice de Mapas

Bibliografía

*Für Alfred, ohne Ihn wäre diese Master Arbeit ewig unfertig, mit meine Liebe, Bewunderung
und Respekt.*

*A mis Padres Primeros, Consuelo y Manuel, de quienes siempre he recibido todo el amor y
apoyo en la consecución de las más difíciles empresas.*

*Für meine Eltern in Deutschland, Trudi und Hans, Die mich mit ihrer Zuneigung erfüllten und
es nicht zuließen, das dieses Projekt untergeht.*

Verónica

***TRES DECADAS DE POLITICA Y GESTION
FRAGMENTADA PARA EL TRANSPORTE DE
PASAJEROS EN LA ZMCM, 1970-2000***

PRESENTACION

Crear en que, sólo las *libres fuerzas del mercado* y la introducción de *nuevas tecnologías en automotores privados o públicos* van a resolver, por sí solos la complejísima problemática del *Transporte Público de Pasajeros en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México* es un error, no sólo de técnica, administración y planeación urbana, sino también social y político. No es posible alcanzar un *estado social* basado en la noción de *equidad* y, simultáneamente aumentar la *diferencia en las posibilidades de transportación por medio de la fragmentación de la política y la gestión de su planeación urbana*, entre unos cuantos que pueden pagar el uso particular de *autos* para movilizarse eficientemente y aquellos para los cuales el *servicio público de transporte*, aunque insuficiente, es su única opción.

Dada la extensión territorial y poblacional de nuestra ciudad, la mayor parte de la gente se ve obligada a gastar buena parte de su tiempo y dinero para poder sustentar la forma de transporte que utiliza para dirigirse a sus actividades cotidianas. Pues, con la segregación socioespacial, sólo algunas áreas habitacionales, industriales, comerciales y de servicio han sido favorecidas por la planeación urbana, dotándoles de infraestructura para una transportación rápida y eficaz, *“el tiempo de unos cuantos adquiere un valor muy alto, en tanto que se desprecia el de la mayoría (...) No se puede identificar las condiciones para una circulación óptima sin decidir de antemano que la circulación en cuestión debe ser la locomoción de personas y no de los vehículos”* (Illich, 1980:67).

Esta percepción fue el origen de nuestro interés en el presente trabajo, y que hoy ponemos a consideración para obtener el grado de *Maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas*. A más de 4 años de su inicio, estamos conscientes de que sobre este tema, la investigación social aún tiene un largo camino por recorrer, que por supuesto nuestro trabajo no terminará por decirlo todo, sin embargo, hemos realizado un esfuerzo por aportar una *visión panorámica e Integral*, si lo hemos logrado, nuestro objetivo habrá sido cumplido.

Queremos hacer explícito nuestro agradecimiento a todos aquellos que le hicieron posible. A la crítica oportuna y certera de los académicos e investigadores interesados en este esfuerzo; a los compañeros y funcionarios que aportaron información y juicios valiosos; a los amigos y familiares que siempre tuvieron una palabra de aliento y apoyo, a todos ellos, GRACIAS MIL.

INTRODUCCION GENERAL

El presente trabajo muestra los resultados del análisis realizado sobre la política y la gestión que el gobierno de la Ciudad de México ha llevado a cabo en materia de *Transporte Colectivo de Personas* en las últimas tres décadas, en especial en el sexenio 1994-2000. Su objeto de estudio son los procesos más importantes de *la gestión entre las instancias gubernamentales y los actores involucrados*, así como la relación que guardan *los derroteros de la movilidad diaria de personas y la segregación socioespacial de la ciudad*. Ambos, elementos vitales para la evaluación del estado que guarda el *Transporte Público de Pasajeros en la ZMCM*, e indispensables variables a tomar en cuenta en el diseño de futuras acciones de una *Planeación Urbana* que realmente desee contribuir al mejoramiento y eficiencia de este servicio.

La *movilidad diaria de personas* es elemento básico del desarrollo urbano. Dadas las particularidades de crecimiento poblacional y territorial de la Ciudad de México, de la segregación espacial de sus actividades e intensividad en las prácticas político-sociales que modifican su territorio, la *necesidad básica de un transporte público eficiente y suficiente* en la ZMCM no ha sido satisfecha y aumentará en los próximos años. Por ello, este estudio tiene como objetivo principal mostrar como el comportamiento de la *movilidad diaria de personas por transporte* esta fuertemente ligado a las características de sus habitantes, a sus actividades y a las formas de crecimiento urbano. Por ello, la satisfacción adecuada de esta necesidad requiere del compromiso de su gobierno, de reconocerle como *una función pública prioritaria*, que imponga una *visión integral en la planificación de los distintos modos de transporte* que conviven en la urbe y con base en el conocimiento de su *estructura socioespacial segregada*.

El supuesto que guió esta investigación es que, en tanto los esfuerzos de la Administración Pública por llevar a cabo una *Planeación Integral del Transporte* carezcan de acciones reales que fomenten el equilibrio entre la oferta pública de transporte de pasajeros y la *movilidad diaria* diferenciada en el conjunto urbano, el *Transporte Público de Pasajeros* seguirá siendo un *servicio insuficiente*, sobre todo para los sectores de bajos recursos, pues no puede existir una *Política de Transporte Público eficiente* que omita la importancia de atender esa población socioespacialmente segregada.

Dos fueron los ejes de nuestro análisis: 1) la relación entre *las políticas de transporte* y la *planeación del desarrollo urbano*, apuntando los obstáculos que encuentra la hechura de una política integral sobre el transporte de pasajeros de la ciudad, y, 2) la relación entre el espacio urbano y *el desarrollo del transporte de personas*, mostrando la incidencia dialéctica que la evolución de *la estructura espacial y funcional* marca en el desarrollo de los diferentes modos de transporte de personas, y el desequilibrio que presenta la oferta pública del servicio.

El ejercicio de investigación que le sustenta tuvo como base dos procesos de recopilación y análisis de información. Por una parte, refiere a una revisión bibliográfica y hemerográfica sistemática sobre el transporte de personas en la Ciudad de México, con el objeto de llevar a cabo la reconstrucción y seguimiento de los procesos de gestión y las instancias de conflicto en materia de políticas de transporte desde hace tres décadas. Por otra parte, refiere al análisis espacial y funcional de los elementos más importantes que conforman y dan especificidad a la estructura urbana en relación con las modalidades del transporte de pasajeros que han predominado, confrontando la *oferta pública de transporte* con la *movilidad diaria*, en el marco de una estructura espacial fragmentada, apoyados fundamentalmente en el uso de la “Encuesta de Origen-Destino de los residentes de la ZMCM, 1994” del INEGI-SEDUVI.

Así, en la primera parte, *Fundamentos Teóricos y Marco del Transporte de Personas en la Ciudad*, rescataremos el planteamiento de Lojkin sobre los límites que el sistema capitalista impone a la reproducción de los *bienes de consumo colectivo*, entre ellos el transporte.

Definiremos conceptos básicos que utilizaremos: *estructura urbana*, *desarrollo urbano* y sus particularidades en la Ciudad de México; la *planeación*, su institucionalización y el papel del transporte. Defenderemos al *transporte de pasajeros* como un *servicio público básico*, atendiendo a sus componentes y modalidades, apoyándonos en el concepto de Coulomb sobre la *gestión de los servicios públicos* -entre ellos el transporte- como un proceso dialéctico en la hechura de las políticas públicas, las formas que adquiere su *conflicto* y las condiciones propias de la estructura económico y política del Estado Mexicano que permean esta gestión.

En el segundo apartado, *Tres Décadas de Política y Gestión Fragmentada en el Transporte*, se muestra el desarrollo de la Política y la Gestión del Transporte en la ciudad para los últimos 30 años, haciendo énfasis en las particularidades de la gestión entre el gobierno y los prestadores del servicio concesionado, que dan cuenta de su consolidación. Se analizará con detenimiento la gestión en el último sexenio pues, pese al objetivo gubernamental de consolidar una *oferta pública de transporte de personas*, sus administraciones han practicado por un lado, la desconcentración del transporte concesionado y por otro la consolidación del automóvil particular. Excluyendo de la esfera de las prioridades de la política urbana, la necesidad básica de una movilidad eficiente y accesible para todos los sectores sociales en la ciudad.

El análisis de las *Políticas sobre el Transporte Público de Pasajeros*, no podría prescindir de la caracterización de esta *movilidad diaria* y de su *oferta* en contrapartida, por ello en la tercera sección, *La segregación socioespacial del transporte de personas en la ZMCM*, mostraremos como dicha movilidad diaria es atendida de manera diferenciada tanto por la *oferta* gubernamental como por el *servicio concesionado*; lo que coadyuva a la segregación socioespacial urbana ya existente. Las grandes distancias que los residentes debe recorrer para llegar a su trabajo o escuela no alcanzan a ser cubiertas de manera eficiente por el transporte público, la movilidad diaria se concentra en algunos corredores comerciales, financieros y de servicios, mientras que en las zonas periféricas de urbanización irregular, las combis y microbuses se ha presentado como la única opción, no obstante no han sido las más eficientes.

Finalmente, en las conclusiones generales, *Hacia una Estrategia Integral de Planeación del Transporte Público de Pasajeros en la ZMCM*, delinearemos las acciones mínimas y los retos inmediatos que proponemos, la Planeación Urbana deberá desarrollar en la consecución de un mejor servicio público, reconociendo su carácter de servicio público básico y la necesidad de consolidar un *Sistema Integral de Transporte de Personas* que: 1) rescate la oferta pública; 2) reduzca y controle el servicio concesionado y; 3) no fomente más el uso del auto particular. Reconocemos que el alcance de la investigación está limitado por la naturaleza compleja de su objeto de estudio, la profundidad de sus múltiples aristas y los recursos humanos y técnicos empleados, pero esperamos que nuestro esfuerzo aporte una *visión global* de la problemática.

Verónica Quiroz López

METODOLOGIA DE INVESTIGACION

Para la realización de este trabajo de investigación, nuestro objeto de estudio se definió como *La Política y la Gestión del Transporte Público de Pasajeros en la ZMCM, en el período 1970-2000, con especial detenimiento en el último sexenio 1994-2000*. Los trabajos de investigación se han desarrollado en tres etapas que a continuación se detallan.

I. Diseño de Investigación

El Diseño de investigación se constituyó primeramente con la identificación del problema y el planteamiento de su hipótesis de partida; la construcción del marco teórico y referencial para el problema y los trabajos de consecución y análisis de la información para la confirmación de la hipótesis; y finalmente, la redacción de su desarrollo, conclusiones y perspectivas.

Identificación de la Problemática

Nuestro ejercicio analiza las directrices de la *Política y la Gestión* que los *diferentes gobiernos* con los que ha contado la *Zona Metropolitana de la Ciudad de México ZMCM* han llevado a cabo acerca del *servicio público básico del Transporte Colectivo de Personas* en las últimas tres décadas, *1970-2000*, con especial detenimiento en el sexenio *1994-2000*.

Justificación de nuestro Estudio

La necesidad de traslado de personas y mercancías en la urbe convierte al *transporte de personas* en una actividad socioeconómica estratégica. El desarrollo de los diferentes medios que satisfagan la *movilidad diaria* debe entonces ser un objetivo primordial de la planeación urbana. Sin embargo, en la *en la historia del transporte de personas en la Ciudad de México*, esta planeación no ha practicado una *Política integral para el sector* que se imponga sobre los intereses particulares y los proyectos parciales de los distintos gobiernos con los que ha contado nuestra ciudad.

II. Desarrollo de la Investigación

Objetivos Básicos del Trabajo

Su objetivo general es analizar los *procesos y relaciones* más importantes a tomar en cuenta en el *diseño de la Política Pública y la Planeación del Transporte de Pasajeros en la ZMCM*, mostrando como *la gestión fragmentada y el desequilibrio en la oferta pública de transporte y el comportamiento de la movilidad diaria por transporte motorizado*, coadyuvan en la *segregación socioespacial* ya existente en nuestra urbe.

Tres son los objetivos específicos que han guiado el presente trabajo:

- 1) Reconstruir y analizar los *procesos de gestión* y el *diseño de la política* de las instancias de conflicto más importantes en materia de transporte en la ciudad entre 1970 y 2000;
- 2) Llevar acabo un *análisis socioespacial* de los elementos más importantes que conforman la especificidad de nuestra estructura urbana, frente a *las modalidades del transporte de pasajeros* que han predominado, al contrastar la *oferta pública de transporte* con la *movilidad diaria de personas*, en el marco de una *estructura territorial fragmentada*, y;
- 3) Delinear las acciones y retos inmediatos que la *Planeación Urbana* deberá desarrollar en la consecución de un transporte más eficiente, reconociendo su carácter de *servicio público básico* y la necesidad de consolidar un *Sistema Integral de Transporte de Personas*.

Nuestra hipótesis de partida

Al abordar la problemática ya delimitada, una fue la pregunta principal a contestar: *¿Cómo la política y gestión urbana en la Planeación del Transporte Público de Pasajeros en la ciudad recrean la segregación socioespacial de la ZMCM a través de una política fragmentada en el sector y de una oferta de transporte que atiende diferenciadamente a la movilidad diaria?*

En tanto que las acciones de *la política y la gestión en la Planeación del Transporte Público de Pasajeros en la ZMCM* no atiendan de forma integral y equilibrada *la insuficiencia de la transportación de personas* seguirá existiendo una *segregación socioespacial de la movilidad diaria por transporte colectivo motorizado*, sobre todo para los sectores de menores recursos que viven en las zonas de la periferia urbana.

De la anterior hipótesis planteada nos propusimos seguir las líneas directrices siguientes:

- La necesidad básica de un transporte público eficiente y suficiente para los residentes de la ZMCM no ha sido satisfecha hasta hoy de forma homogénea a lo largo del conglomerado urbano y, debido al comportamiento de las características sociodemográficas de sus habitantes continuará en aumento en los próximos años.
- La movilidad diaria de personas en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México está ligada principalmente a las características sociodemográficas de sus habitantes, a la naturaleza de sus actividades y a las formas de expansión y crecimiento de la ciudad.
- La satisfacción adecuada esta necesidad requiere ante todo:
 - a) De un compromiso del quehacer público al reconocerla como función prioritaria del Estado
 - b) De un proyecto integral de la planificación de los distintos modos que conforman la oferta de transporte frente a una movilidad diaria de sus habitantes espacialmente segregada.

Marco Teórico y principales conceptos

Fue necesario apoyarnos en la interpretación teórica que se ha desarrollado respecto a nuestra problemática. Así, la investigación debió reconstruir un marco conceptual que nos ayudara en la explicación de nuestro objeto de estudio: *La Política y la Gestión del Transporte Público de Pasajeros en la ZMCM*.

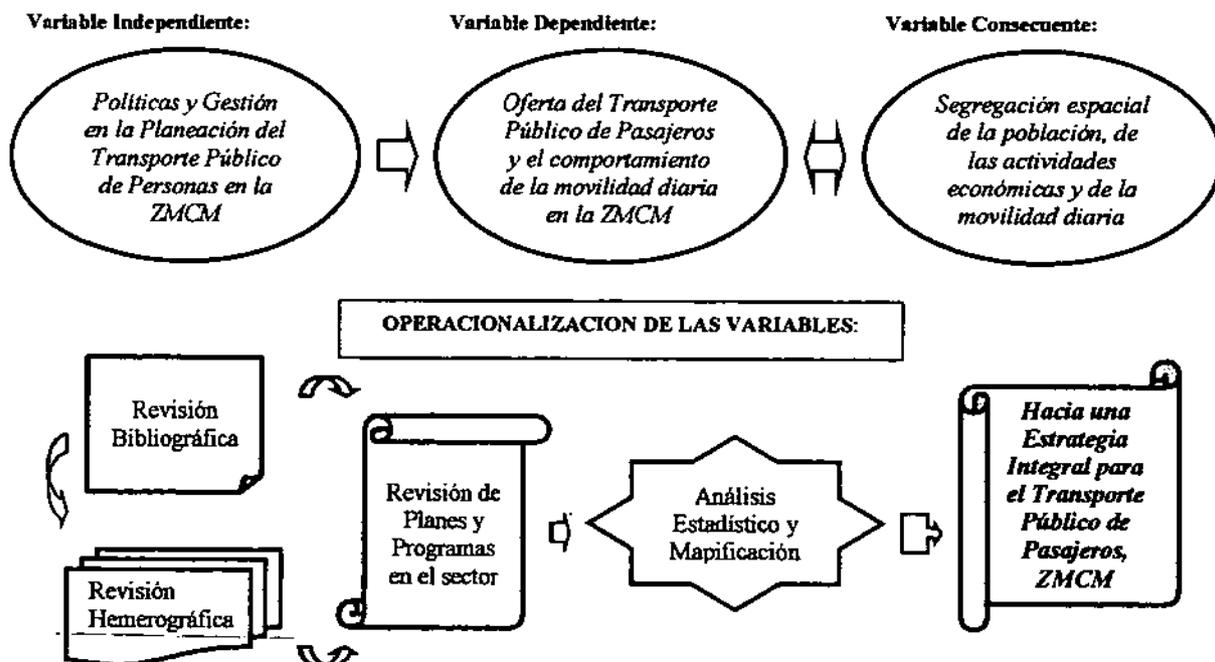
Esta construcción está formada principalmente por el planteamiento estructuralistas de J. Lojkin sobre *los límites que el sistema capitalista impone a la reproducción de los bienes de consumo colectivo, entre ellos el transporte*, el cual me permitirá explicar la actuación *fragmentada de la política y la gestión en el sector transporte de pasajeros*. Además, fue conveniente asistimos de los conceptos básicos como: *estructura urbana* de Lezama, *desarrollo urbano* de Castells y sus particularidades en la Ciudad de México; la *planeación* de Iracheta, *la institucionalización de la Planeación* de Duhau y el papel del transporte dentro de ella. Asimismo, defenderemos al *transporte de pasajeros* como un *servicio público básico*, atendiendo a sus componentes y modalidades, apoyándonos en el concepto de Coulomb sobre la *gestión de los servicios públicos* -entre ellos el transporte- como un proceso dialéctico en la hechura de las políticas públicas, las formas que adquiere su *conflicto* y las condiciones propias de la estructura económico y política del Estado Mexicano que permean esta gestión.

Metodología de Confrontación de la hipótesis

Tres fueron las estrategias analíticas que sustentan al presente ejercicio de investigación en la confrontación de nuestra hipótesis respecto a la información recopilada:

- 1) La revisión de la práctica de la política de transporte con base en un análisis bibliográfico específico para la materia y trabajo de recopilación de información hemerográfica de seis años en los principales periódicos de la ciudad: Jornada, Reforma, Universal, Uno más Uno y el semanario Proceso, sobre los procesos de gestión entre el gobierno de la ciudad y los actores involucrados.
- 2) Un análisis exhaustivo del marco jurídico-normativo tanto de la planeación urbana como del transporte y la evaluación de los informes de actividades de los organismos públicos del sector, tanto para el Distrito Federal como para los municipios conurbados del Estado de México.
- 3) La caracterización de la movilidad diaria de los residentes de la ZMCM por transporte motorizado, con base en el manejo de información estadística de los Censos de Población y Vivienda, Económicos y de la Encuesta Origen Destino 1994, así como el esfuerzo de la representación geográfico-espacial no sólo de la ZMCM, sino también de su Área Metropolitana, como punto nodal que la planeación del transporte debe contemplar.

Un esquema sencillo muestra la identificación y operacionalización de nuestras variables:



III. Conclusiones y Perspectivas

Con base en el análisis desarrollado, los principales resultados de nuestra investigación fueron la conformación de líneas mínimas de *Política y Gestión estratégica que la Planeación del Transporte Público de Pasajeros en la ZMCM* no deberá omitir en el futuro diseño de los planes y programas en la materia, a decir:

- La obtención permanente de un Panorama General de los procesos y relaciones más importantes en el diseño de la Política y la Gestión del Transporte Público de Pasajeros en la ZMCM a tomar en cuenta en el futuro diseño de la Planeación del Transporte y del cual hemos dado una muestra para los últimos treinta años.
- Un análisis socioespacial periódico de los elementos más importantes que conforman y dan especificidad a la estructura urbana en relación con las modalidades del transporte de pasajeros que han predominado, los derroteros de la movilidad diaria de personas y su contrastación con la oferta pública de transporte.
- Dentro de las propuestas básicas que la Planeación del Transporte Público de Pasajeros en la ZMCM deberá tomar en cuenta, se encuentran una serie de acciones mínimas y retos inmediatos para la consecución de un mejor servicio público, cuyo objeto sea consolidar un *Sistema Integral de Transporte de Personas* que: 1) rescate la oferta pública; 2) reduzca y controle el servicio concesionado y; 3) no fomente más el uso del auto particular.

PRIMERA PARTE:

**MARCO TEÓRICO Y FUNDAMENTOS
DEL TRANSPORTE DE PERSONAS EN LA CIUDAD**

Introducción a la Primera Parte

En el análisis de las políticas y de la gestión del transporte público de pasajeros en la ciudad, se ha considerado necesario rescatar el planteamiento estructuralista marxista sobre los bienes de consumo colectivo, haciendo incapié en la crítica que ofrece Lojkin sobre los límites que impone a su reproducción el sistema capitalista, como marco conceptual que nos auxilie en la interpretación de nuestro objeto de estudio. La revisión tendrá como ejes: 1) la relación entre *las políticas de transporte y la planeación del desarrollo urbano*, apuntando los obstáculos que encuentra la hechura de las diferentes acciones sobre el transporte de pasajeros en contraposición con la administración de los usos del suelo dentro de la ciudad, y; 2) la relación entre el espacio urbano y *el desarrollo del transporte de personas*, mostrando la incidencia dialéctica que la evolución de *la estructura espacial y funcional* marca en el desarrollo de los diferentes modos de transporte de personas.

En este primer apartado se definen los conceptos básicos del análisis: lo que entenderemos por **estructura urbana, espacial y funcional** y por **desarrollo urbano**; las particularidades del **desarrollo de la estructura urbana** de la Ciudad de México, la **planeación del desarrollo** y su **institucionalización** como práctica pública y el **transporte dentro de ella**; la importancia de la **movilidad** de las personas a través de la urbe por medio del **transporte terrestre**, y éste como un **servicio urbano básico** y de carácter **público**; los componentes de la estructura del transporte de pasajeros y sus diferentes modalidades. Además, apoyados en el concepto de Coulomb respecto a la **gestión del transporte** como un proceso de construcción dialéctica entre los actores sociales involucrados, las formas que adquiere el **conflicto** y las condiciones propias de la **estructura económico-política del Estado Mexicano** que permean esta gestión.

En la delimitación de estos fundamentos teóricos se encuentran tanto los alcances como los límites de interpretación en este ejercicio de investigación. Ya que la tarea de revisión de las políticas de transporte por sí misma es una empresa titánica, este trabajo presenta un panorama general e integral de la problemática, mostrando sus múltiples aristas y la naturaleza de su complejidad. Ello nos permitirá delinear futuras áreas de investigación que el presente trabajo no puede cubrir exhaustivamente, pero que sugerirá como futuros ejercicios de investigación.

Capítulo I

El Desarrollo Urbano de la Ciudad de México: proceso fragmentado de cinco siglos

Desde sus inicios, la Ciudad de México define las particularidades de su comunidad urbana: *alta densidad poblacional; estructura espacialmente diferenciada de sus actividades, intensividad en las prácticas político-sociales que modifican su territorio y un desarrollo tecnológico guiado por los intereses de sus diferentes gobernantes.* A continuación, se caracteriza sintéticamente el desarrollo de estos elementos, desde la ciudad prehispánica hasta la metrópoli: concentración poblacional, crecimiento territorial y migración intrametropolitana, con el propósito de enmarcar las particularidades de la planeación del desarrollo urbano y la conformación de sus normas e instituciones, en particular para el transporte público colectivo.

1. La *Ciudad* como una estructura espacial y funcional

La *ciudad* como ámbito urbano, encuentra su especificidad en la forma en que sus elementos definen el espacio. Podemos afirmar que, características físico-demográficas como la *alta densidad poblacional y una estructura espacial diferenciada de las actividades* detonan la conformación de la vida de una comunidad urbana. Sin embargo, otras dimensiones de carácter político-económico son las que determinan el desarrollo específico del hábitat, como *la compleja especialización de actividades, la intensividad de sus relaciones, la diversidad de instituciones, prácticas, valores e intereses de sus pobladores* (Lezama, 1993: 31-49).

El Estado Moderno nos ha heredado instituciones y prácticas que encontramos en las ciudades actuales: 1) el *estamento burgués*, con su diferenciación social respecto a la propiedad privada; 2) el *intercambio y especialización comercial*, desarrollando una política económica urbana y un derecho local propio, dónde se consagra la libertad de mercado y la posesión privada del suelo; y, 3) la *centralización de la administración pública*, en particular y para nuestro interés, en el desarrollo de las vías de comunicación y los modos de transporte.

Y aunque cada urbe desarrolla sus propias particularidades, nuestro modelo de civilización se liga invariablemente a la idea de un *desarrollo interminable*, como un *progreso lineal* dirigido a la consecución de la permanencia de lo urbano, utilizando como instrumento primordial el *desarrollo tecnológico intensivo* con la transformación y explotación de su medio ambiente.

La confluencia espacial de dichos factores ambientales, físicos, demográficos, económicos y prácticas sociales cristalizan una específica formación urbana, conformando en el territorio, lo que llamaremos aquí la *estructura urbana* que sustenta a la ciudad. Estos diversos elementos pueden ser observados como variables que determinan la especificidad de su territorio, con una distribución funcional o no de sus diferentes áreas, de su *estructura espacial y funcional*.

Por ejemplo, la *concentración poblacional*. En nuestra ciudad la población no se distribuye homogéneamente, la densidad habitacional de sus diversas áreas refleja la *diferenciación económica* de los grupos sociales que le conforman. Tampoco la *especialización de las áreas en actividades* como el habitar, el trabajar, la educación o el esparcimiento, se distribuyen siempre de manera funcional, dando cuenta de la *importancia e intensidad* de cada una de ellas dentro de las prioridades de la política económica o social y hasta de la práctica de la administración pública. A su vez, la necesidad de hacer posible la permanencia del entorno urbano a través del acelerado *desarrollo tecnológico* nos muestra la constante *transformación de su entorno ambiental*, pudiendo visualizarlo en las formas que adquiere el crecimiento de la ciudad. Veamos como se presentan estos rasgos en el caso de la Ciudad de México.

2. La segregación socioespacial de la Ciudad de México

Desde Tenochtitlán, ya se plasmaba en el espacio a una civilización altamente desarrollada, con división y especialización del trabajo, estratificación social y desarrollo tecnológico. Fueron los mitos cosmogónicos nahuatl los que incidieron profundamente en la traza de la ciudad prehispánica, marcando una clara *diferenciación funcional de su territorio*, a través de la edificación de sus centros ceremoniales, mercados, calpullis y calzadas. Sin embargo, su pronta centralización económica y política atrajo alta concentración demográfica que, rompió desde entonces con la adaptación lograda al frágil entorno lacustre, rebasando con ello las capacidades naturales de la cuenca para sustentar su crecimiento urbano.

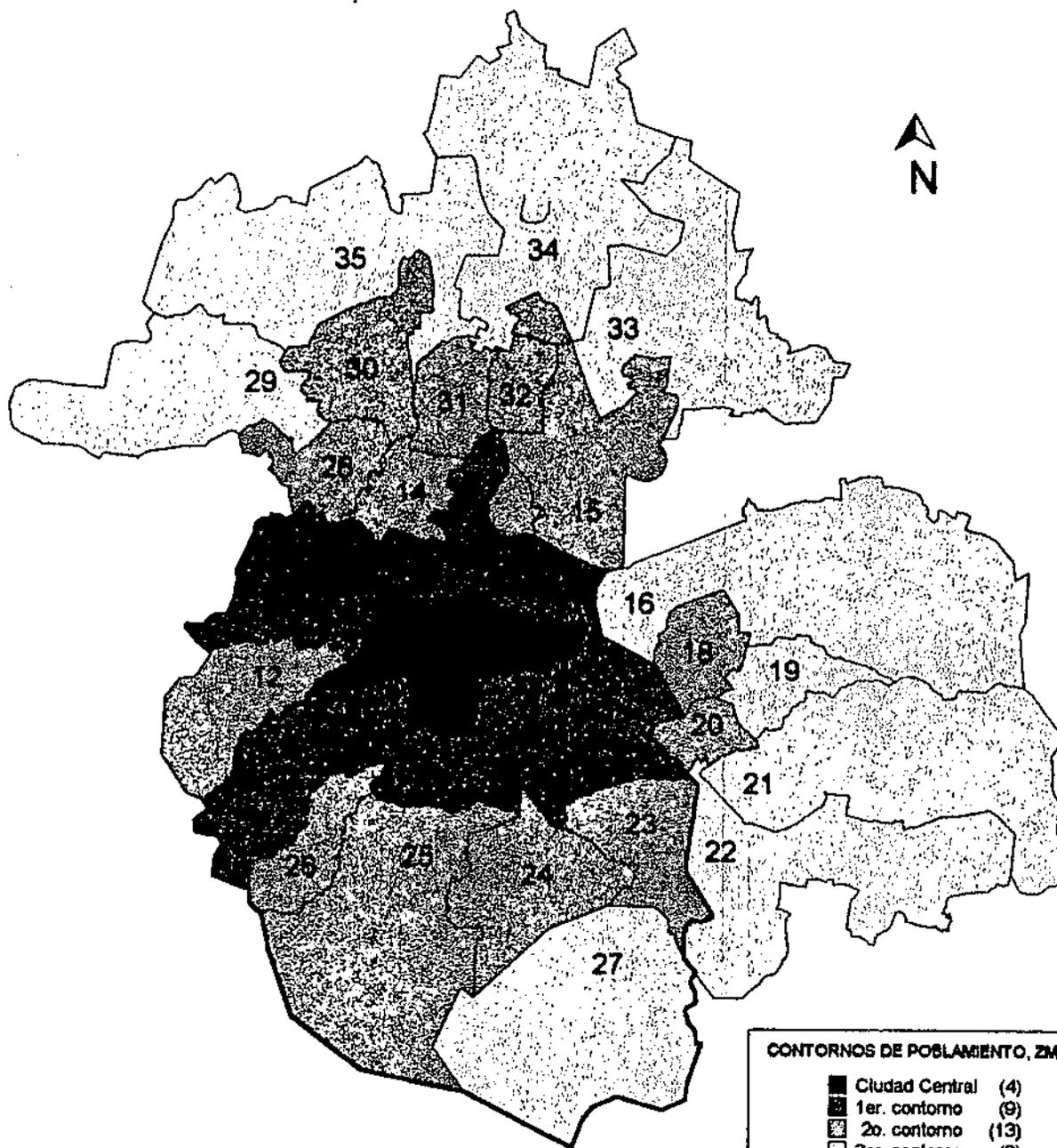
Más fue la influencia española, la que extinguió por completo a la ciudad lacustre, fomentando la desecación del lago e impulsando la *traza reticular* para poblamientos mestizos y españoles. La población se asentó diferenciadamente en el territorio atendiendo a su procedencia social y económica, lo que llamaremos aquí *segregación socioespacial*. Sobre todo en la periferia, donde los barrios indígenas crecieron con irregularidad, no obstante la Ciudad Colonial fue el centro político y económico de la Nueva España, con una posición privilegiada en la red urbano-regional. Con las leyes borbónicas y la centralización de la administración pública, la reforma urbana fomentó la *especialización* de los espacios. También la desamortización de los bienes eclesiásticos facilitó la *expansión urbana* del México independiente, detonada ya por el crecimiento social y natural de su población. Además, la llegada de la industrialización, permitió al ferrocarril la comunicación de zonas fabriles y de comercio con habitacionales; la *Ciudad Central* y sus poblaciones aledañas se unieron y formaron una sola y gran ciudad.

En la post-revolución, se realiza el primer intento serio de dotar a la ciudad de una regulación jurídica sobre el *ordenamiento y control del crecimiento urbano*. Se controló entonces el crecimiento de nuevas colonias populares; aunque también se crearon los llamados “nuevos centros de poblamiento” como respuesta a la gestación de nuevos *actores urbanos*, intensificando una política de vivienda para obreros y trabajadores (Azuela y Cruz, 1989:112).

Bajo el modelo económico de sustitución de importaciones, se fomentó la centralización en la capital. Entre 1900 y 1930 se da un crecimiento de la Ciudad Central y su primera conurbación metropolitana, contribuyendo en gran medida la migración de población rural a la ciudad (Delgado, 1990a:241). Entre 1930 y 1950 se combina el crecimiento poblacional natural y social con la expansión del área urbana y la desconcentración de sus áreas habitacionales, de comercios y servicios (Mapas A y B contornos de crecimiento). Desde entonces hasta nuestros días la expansión de las actividades económicas, del crecimiento natural, pero sobre todo del social, extendió el área urbana hacia los municipios del Estado de México, en un proceso de migración hacia la periferia inmediata (Esquivel, 1993:35).¹

¹ Entre 1900 y 1930 el 98% de la población de la ciudad se contenía en los 12 cuarteles del D.F.; pero hacia 1950 se llega a 3 millones de habitantes, comenzando un efecto de migración interna hacia las delegaciones periféricas. Así, de 1950 a 1970, las tasas de defunción comienzan a bajar y las de natalidad a subir, llegando la tasa de crecimiento al 5% anual. El censo de 1980 arroja 14 millones de habitantes en el D.F. y los 17 municipios del Estado de México, con migración intrametropolitana.

ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO



MAPA A

CONTORNOS DE POBLAMIENTO, ZMCM

- Ciudad Central (4)
- 1er. contorno (9)
- 2o. contorno (13)
- 3er. contorno (9)

Id	Delegacion
1	CUAUHTEMOC
2	V. CARRANZA
3	IZTACALCO
4	BENITO JUAREZ
5	MIGUEL HIDALGO
6	AZCAPOTZALCO
7	GUSTAVO A. MADERO
8	IZTAPALAPA
9	COYOACAN
10	ALVARO OBREGON
11	CUAJIMALPA
12	HUIXQUILUCAN
13	NAUCALPAN
14	TLANEPANTLA
15	ECATEPEC
16	TEXCOCO
17	NEZAHUALCOYOTL
18	CHIMALHUACAN
19	CHICOLOAPAN
20	LA PAZ
21	IXTAPALUCA
22	CHALCO
23	TLAHUAC
24	XOCHIMILCO
25	TLALPAN
26	MAGDALENA CONTRER
27	MILPA ALTA
28	ATIZAPAN DE Z.
29	NICOLAS ROMERO
30	CUAUTITLAN IZCALLI
31	TULTITLAN
32	COACALCO
33	AREA MC III
34	AREA MC II

Fuente: Delgado (1990) y Salazar (1987)
 Maestría en Planeación y Políticas
 Metropolitanas UAM-Azcapotzalco
 Elaborado por: Verónica Quiroz López
 y Juan Carlos Hernández E., 2000

AREA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO



CONTORNOS DE POBLAMIENTO, AMGM

- Ciudad Central (22)
- ▨ 1er. Contorno (63)
- ▩ 2do. Contorno (39)
- 3er. Contorno (10)

MAPA B

Id.	Delegación	Contorno	Id.	Delegación	Contorno	Id.	Delegación	Contorno
1	ZOOLO	04. Central	45	SANTA LUZI	1er. sector	80	STA. CECIL	2o. sector
2	ZONA ROSA	04. Central	47	OLAS DEL	1er. sector	81	INDEFINIS R	2o. sector
3	SUEÑAISTA	04. Central	48	SANTA FE	1er. sector	82	EN JUAN DO	2o. sector
4	TLATELOCO	04. Central	49	SN ANDRES	1er. sector	83	XALOSTOC	2o. sector
5	MICHOLOS	04. Central	50	CENTRAL DI	1er. sector	84	EL CHIBCHÉ	2o. sector
6	OBISPA	04. Central	51	UAM	1er. sector	85	SOLIDARDA	2o. sector
7	CONDESA	04. Central	52	EJTO COHES	1er. sector	86	EL MIRADOR	2o. sector
8	CHAPULTEPEC	04. Central	53	STA MITHA 9	1er. sector	87	CAMPESIA AP	2o. sector
9	LAS LOMAS	04. Central	54	SN MIGUEL	1er. sector	88	PLAZA ARAC	2o. sector
10	PANTEONES	04. Central	55	STA MARGA 1	1er. sector	89	JARILPA	2o. sector
11	ANHUAC	04. Central	56	STA GRIZ 6	1er. sector	90	CD AZTECA	2o. sector
12	LA PAZA	1er. sector	57	JACARANDA	1er. sector	91	SAN CRISTO	2o. sector
13	OLAFERA	1er. sector	58	EL MOLINO	1er. sector	92	INDEFINIS 1	2o. sector
14	TEZCOCO	1er. sector	59	LOMAS ESTI	1er. sector	93	VENTA CAIS	2o. sector
15	EL ROSARIO	1er. sector	60	PUEBLO CIA	1er. sector	94	CAMP OLMO	1er. sector
16	MILLOJO	1er. sector	61	CTM OAJHU	1er. sector	95	ENEP ARAC	1er. sector
17	LINDAVISTA	1er. sector	62	XOTEPHO	1er. sector	96	EL SOL	1er. sector
18	POLITECNICO	1er. sector	63	PEDREGAL	1er. sector	97	VIRGENITA	1er. sector
19	RECLUSORO	1er. sector	64	CD LINNERS	1er. sector	98	PALACIO SA	1er. sector
20	CUALTEPEC	1er. sector	65	VIVEROS	1er. sector	99	ESPERANZA	1er. sector
21	TEPIYAC	1er. sector	66	CAMPESTR	1er. sector	100	LA REFORMA	1er. sector
22	EN FELIPE J	1er. sector	67	CERRO DEL	2o. sector	101	LA PERLA	1er. sector
23	DVO LOS GAL	1er. sector	68	MAGDALEN	2o. sector	102	EVOLUCION	1er. sector
24	BOSQUE ARAG	1er. sector	69	QUAHUALPI	1er. sector	103	METROPOLI	1er. sector
25	LA MULLICHE	1er. sector	70	MIXTLA	2o. sector	104	MARSHALLA	1er. sector
26	LA VILA	1er. sector	71	LA TURBA	2o. sector	105	CHIMALMA	2o. sector
27	BONDIETO	1er. sector	72	LA NORIA	2o. sector	106	CHICOLOAP	2o. sector
28	EDUARDO MOI	04. Central	73	MATMITAS	2o. sector	107	LA PAZ	2o. sector
29	ROMERO RUBI	04. Central	74	COAPA	2o. sector	108	OTAPALLICI	2o. sector
30	MOCTEZUMA	04. Central	75	EN PEDRO 1	2o. sector	109	VALLE DE G	2o. sector
31	AEROPUERTO	04. Central	76	PADERNA	2o. sector	110	XOCO	2o. sector
32	PANTILLAN	04. Central	77	VILLA OLIMP	2o. sector	111	CANACORAY	2o. sector
33	BALBUENA	04. Central	78	MILPA ALTA	2o. sector	112	LOPEZ MARI	2o. sector
34	ARENAL	1er. sector	79	HUICUILUC	2o. sector	113	MAZA DE JU	2o. sector
35	URICSA	1er. sector	80	CAMPO MIL	1er. sector	114	LECHERA	2o. sector
36	PALACIO CEP	1er. sector	81	ALTAMPA	1er. sector	115	LA PIEDAD	2o. sector
37	REF ESTADCI	1er. sector	82	EL MOLINIL	1er. sector	116	INFORMAT 1	2o. sector
38	VILLA DE DO	04. Central	83	INDUSTRIAL	1er. sector	117	CD LABOR	2o. sector
39	PORTALES	04. Central	84	EN MATEO	1er. sector	118	UNIDAD ALB	2o. sector
40	DEL VALLE	04. Central	85	SATELITE	1er. sector	119	OSCALCO	2o. sector
41	CD LOS DEPO	04. Central	86	ESCHERANA	1er. sector	120	TEXCOCO	2o. sector
42	VERTIZ MARY	04. Central	87	SANTA MON	2o. sector	121	NICOLAS PC	2o. sector
43	PLATEROS	1er. sector	88	PUNTE DE	2o. sector	122	AREA MC 1	2o. sector
44	SAN ANGEL 1	1er. sector	89	CENTRO DE	2o. sector	123	AREA MC 2	2o. sector

Fuente: Delgado (1990) y Salazar (1987)
 Maestría en Planeación y Políticas
 Metropolitanas UAM-Azcapotzalco
 Elaborado por: Verónica Quiroz López
 y Juan Carlos Hernández E., 2000

El *crecimiento poblacional* de la ZMCM², hacia 1990 reportaban poco más de 15 millones de habitantes –67% vivía en el D.F. y 33% en el Estado de México-, con tasas de crecimiento poblacional de 2.6, arriba del promedio nacional³. Más este crecimiento no era homogéneo, mientras que la zona central del D.F. presentaba tasas negativas de –2.02, éstas aumentan gradualmente conforme se acercan a la periferia, hasta llegar a tasas de 7.71 en los municipios conurbados del oriente. Este comportamiento reflejaba ya una movilidad intrametropolitana de la residencia hacia la periferia urbana, con una expansión física de la ciudad que imponía cambios en los patrones de consumo de los servicios públicos como el transporte.

La *distribución espacial* por edad e ingreso tampoco era homogénea. Mientras, la población mayor a 64 años se concentraba en las delegaciones centrales con 7.4% del total de la ZMCM; la menor a 14 años, se incrementaba en la periferia con un 40.25% (CONAPO, 1998:77). Contrariamente, la población económicamente activa (*pea*) concentraba en la zona central y su primer contorno más de 3 millones de personas empleadas en el sector terciario: mientras que el tercer contorno concentraba 49 mil empleos en el sector secundario y primario. Asimismo, la *pea* con ingresos mayores a 10 s.m. se localizaba al poniente y sur de la ciudad; mientras la *pea* con menos de un s.m. estaba dispersa. Esta *segregación socioespacial* es acompañada también de una *concentración económica* de las actividades. En 1993, el 41% de los establecimientos económicos del D.F. se ubicaban en las 4 delegaciones centrales, concentrando al 48% de personal ocupado, mostrando una gran concentración de la actividad económica en el centro de la ciudad (SEDECO, 1998:113-117).

Concluimos pues, que en la década de los noventa, la ZMCM sigue mostrando una tendencia al *crecimiento territorial y poblacional*, con un comportamiento fragmentado y heterogéneo de la distribución espacial del hábitat y las actividades económicas de sus habitantes. La *segregación socioespacial y concentración económica* de sus actividades muestra una migración de la residencia hacia la periferia urbana y una concentración económica que determina a su vez la distribución en la dotación de servicios básicos, como el transporte.

² En 1990, el INEGI consideraba a las 16 delegaciones del D.F. y los 27 municipios conurbados del Estado de México parte de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM).

³ Ibid. pág. 28

3. De la Planeación Urbana a la *Planeación del Transporte*

Pero *¿Cómo debería ser la ciudad?*. Su reflexión sistemática tuvo inicio cuando se hicieron evidentes los desequilibrios entre el ansiado desarrollo industrial y la capacidad de soporte del entorno ambiental. Las propuestas de una *ciudad experimental* de los *pensadores utópicos*, así como las técnicas para corregir los efectos nocivos de las ciudades industriales existentes, inician la práctica de la acción planificada sobre la urbe; buscando en el diseño arquitectónico a la *ciudad funcional*, aquella que pueda conciliar el crecimiento urbano con la actividad industrial, en una serie de acciones correctivas⁴. Y aunque la incidencia del hombre sobre su espacio ha sido desde siempre una constante, la práctica de la *planeación del desarrollo urbano* como hoy la conocemos en nuestro país se consolida hasta hace muy poco tiempo.

a. La planeación urbana

La *planeación urbana* en el presente trabajo, se concebirá no sólo como las hechuras técnicas sino como “*el proceso sociopolítico de intervención consciente y deliberada en los problemas sociales*, a través de la organización y control espacial de las actividades, que debe distribuir justa y equitativamente equipamiento, ingreso y riqueza”. (Iracheta, 1988:29).

En esta lógica, la planeación urbana surge y se constituye como el principal instrumento de intervención del Estado para sustentar a la sociedad urbana, basada en la organización y control espacial de las actividades. Su eje de acción se refiere entonces a “los conflictos de dicha organización y apropiación del espacio, buscando la conciliación entre la apropiación privada del suelo y la vigencia de la regulación pública” (Duhau:1996).

El paradigma *estructuralista marxista*, define los alcances y límites de la planeación urbana en las sociedades capitalistas, derivados de la relación estructural entre el modo de producción capitalista y el desarrollo urbano. Lojkin⁵ define cómo el proceso de acumulación capitalista imprime a la planeación racional y social del desarrollo urbano 3 limitantes fundamentales:

⁴ La crítica a los excesos de la ciudad industrial de los utópicos progresistas como Robert Owen, Saint Simon, Fourier y Cabet, y los llamados humanistas o culturalistas E. Howard, Ruskin, Morris (Benevolo: 1963).

- 1) Los límites de financiamiento de los medios de consumo colectivo de la estructura urbana por parte de los capitalistas, pues al no generar altas ganancias son segregados del mercado y tienen que ser desarrollados por el Estado.
- 2) Los límites de la competencia anárquica entre capitalistas por el uso del suelo, según las ventajas de rentabilidad, lo que resulta en un patrón espacial diferenciado: concentración económica y segregación de grupos de bajos ingresos en general hacia la periferia urbana.
- 3) Los límites de los agentes económicos sobre el mercado del suelo urbano, frente a los intereses generales de la planeación de un desarrollo urbano racional y social.

Especialmente Lojkine, define los límites que el sistema capitalista impone al financiamiento de *los medios de consumo colectivo*, vías de tránsito, comunicación, y en particular, la infraestructura vial y de transporte de la fuerza de trabajo. Es simplemente que, el capital privado no invierte en ellos, pues su rentabilidad es restringida, no obstante son indispensables en la reproducción de la formación social. Por lo que el Estado asume el desarrollo de los mismos, pues debe asegurar la existencia del *capital* con condiciones para su reproducción y al mismo tiempo conciliando las contradicciones inherentes al sistema, a través de la dotación de medios de subsistencia a la *fuerza de trabajo*, asegurando por tanto, la reproducción total de la formación capitalista (Iracheta: 1988:14).

Así, la planeación de los *medios de consumo colectivo*, se condiciona al intento permanente de controlar los *límites inherentes al sistema capitalista*, ya que, el financiamiento del *marco construido* y de sus medios no es asumido por el capital, sino por el Estado, quien no obtiene ganancia económica alguna. Y dónde la planeación del desarrollo urbano, sus instituciones e instrumentos técnicos y de operación, se constituye en el instrumento que resuelve en lo inmediato estos límites impuestos. Más ello conlleva una contradicción en las funciones del Estado. Por un lado, fracasa en el objetivo de proveer de los medios de consumo colectivo a la fuerza de trabajo, dada su restringida capacidad financiera para llevar a cabo con eficiencia la tarea. Por otro, no logra una distribución más equitativa de las riquezas que se generan, dado que no cumple el objetivo de dotar completamente de los bienes de consumo colectivo.

⁵ J. Lojkine, "Contribution to a marxist theory of capitalist urbanization", en C.G. Pickvance (ed.), *Urban Sociology-Critical Essays*, Londres, Tavistock Publications, 1976, p. 128.

En otros términos, desde la óptica económica, la acción del Estado promueve finalmente la realización del capital, encontrando su principal límite en la *incapacidad de planear urbe en su conjunto*, por los conflictos de intereses de los agentes sociales y de la capacidad financiera siempre restringida. Sin embargo, desde la perspectiva social, la práctica de la planeación debiera orientarse a la consecución de la distribución más equitativa de los recursos, al proveer de los satisfactores básicos a la población en su conjunto, cosa que no llega a concretarse.

b. La Planeación del Transporte Urbano de Pasajeros

Un medio de consumo colectivo en la ciudad es el *transporte* de personas. El transporte es un satisfactor básico en la reproducción de la fuerza de trabajo y forma parte de los *medios de consumo colectivo*. Asimismo lo es la estructura vial por la que éste se desplaza, pues también es parte de la infraestructura creada para la reproducción del capital y de la fuerza de trabajo.

Para nuestro análisis y de acuerdo con los supuestos teóricos antes expuestos, rescatamos que *la planeación del transporte de personas* tiene por lo menos, tres limitantes estructurales que se imponen al sistema capitalista:

- 1) no poseer plena libertad de planeación dada su constante *deficiente capacidad financiera*;
- 2) su planeación se vuelve un espacio de *gestión del conflicto*, entre los diversos intereses vinculados a la reproducción del capital privado y el objetivo de prestación del servicio y;
- 3) poseer poco control en la producción, prestación y administración del servicio.

En suma, el concepto de *planeación del desarrollo del transporte urbano de pasajeros* hará referencia al proceso social y político dónde la acción gubernamental es antecedida por su gestión como medio de consumo colectivo; no sólo lo que se refiere a la infraestructura vial, sino también a la prestación de su servicio. Pero además, la planeación del transporte, también atiende al proceso económico, administrativo y técnico de planeación, como una intervención consciente y deliberada en el ámbito urbano, con el objetivo de dotar justa, equitativa y eficientemente del satisfactor básico, de movilidad de sus habitantes, a través del transporte.

4. La tardía Planeación del Desarrollo Urbano en la ciudad

Antes de los 70's, la práctica de planificación en la ciudad de México tuvo poco impacto.⁶ La planificación no adquirió hasta esta década un prestigio gubernamental como instrumento para afrontar los cuestionamientos sociales a las formas del ejercicio público en los conflictos del suelo, de la expansión urbana y de los servicios públicos. Su llegada fue acompañada de una redefinición jurídica y administrativa, con la recomposición del D.F. en las 16 delegaciones.

En los 80's, la planeación de la ciudad comenzó a construir un *marco jurídico-normativo*. En el nivel federal, con la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, donde se delinear las bases del "Sistema Nacional de Planeación Democrática"; la *Ley y Plan Nacional de Desarrollo*, art. 26; la reivindicación y derecho de "imponer a la propiedad privada el interés público para ordenar, planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los asentamientos humanos" art. 27; y facultades y formas de coordinación y concurrencia del gobierno federal. estatal y municipal, art. 73 y art. 115 (Ver Anexo 1).

En los 90's contamos ya con la *Ley General de Asentamientos Humanos* (1993), el *Programa Nacional de Desarrollo Urbano 1995-2000*, la *Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal* (1996), el *Programa General de Desarrollo del Distrito Federal y el de Ordenación de la Zona conurbada* (1996). En especial, en el D.F., el proceso de la Reforma Política emprendido ha dado mayores atribuciones para la planeación a las instancias locales de gobierno, con el *Nuevo Estatuto de Gobierno* y de la *Ley Orgánica de la Administración Pública del D.F.*, que otorga a la ALDF facultades legislativas en materia de desarrollo urbano y usos de suelo además de las existentes *Ley y Programa de Desarrollo Urbano para el D.F.*

Sin embargo, aunque este mandato constitucional expresa una clara preocupación jurídica para orientar el desarrollo urbano por medio de la planificación; en la práctica para la ZMCM ha planteado nuevos desafíos al diseño normativo, particularmente por la diferenciación político y administrativa de su territorio, pues confluyen los sistemas de planeación locales (D.F. y del

⁶ A excepción de la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal de 1933 y su sucesora, la Ley de Planificación del Distrito Federal en 1953; y en los municipios conurbados, la Ley de fraccionamientos del Estado de México (1979), no hubo antes instrumentos públicos explícitos para la gestión del desarrollo urbano. (Duhau:1993).

Estado de México) y el federal; las distintas capacidades financieras, y la necesaria coordinación metropolitana. Los nuevos marcos legislativos, deberán tratar de regular más el desarrollo metropolitano, con una práctica de coordinación política, y no sólo técnica, a través de la participación ciudadana, del saneamiento de las finanzas públicas y descentralización de la administración hacia las instancias locales -delegaciones y municipios-, intentando con ello una visión de conjunto del modelo de ciudad que se desea.

La institucionalización de la planeación para la ciudad de México, significó no sólo el diseño de una normatividad, sino esquemas de zonificación, reordenación y elaboración de planes sobre los usos del suelo.⁷ Los cuales, intentaron conciliar la apropiación privada del suelo y la regulación pública; a través de estrategias de reordenación del área consolidada de la ciudad, especialmente en el D.F.; la contención del crecimiento de los municipios conurbados, sobre vías de urbanización irregular y la jerarquización funcional de los espacios en la estructura urbana de la ZMCM, sobre todo de la actividad económica (Duhau, 1993:189).

Esta estrategia de *planeación tardía de la ciudad*, como forma de regulación estatal de los conflictos del suelo, más que dirigir el desarrollo urbano, se constituyó en un *espacio de gestión* entre los intereses de diversos actores involucrados para la apropiación del suelo.⁸

Si, por un lado, logró mayor capacidad de regulación pública en la conformación del entorno urbano, con las atribuciones conferidas para expedir licencias y dotar de servicios. Pero fracasó en la contención de la expansión ilegal del suelo, debido a la incentivación de la migración intrametropolitana, a través de la demanda de suelo; lo que acentuó la diferencia espacial de la ciudad planeada y la no planeada. La jerarquización funcional del suelo tuvo como límites, el poco control de la inversión inmobiliaria, la difícil y costosa introducción de servicios e infraestructura, así como la desigual capacidad de recursos financieros entre el D.F. y el Estado de México (Duhau:1989:345).

⁷ La aprobación de la Ley General de Asentamientos Humanos (1976), la Ley de Desarrollo Urbano para el D.F. (1975), el Plan Director del Desarrollo Urbano (1980); el Plan Rector de Vialidad y Transporte (1978); el Plan Estatal de Desarrollo Urbano, la Ley de Asentamientos Humanos del Estado de México (1983) y sus planes a nivel municipal y delegacional.

⁸ *Ibid* p.190.

5. El Transporte en la Planeación del Desarrollo Urbano

Ya en el Programa de Desarrollo Urbano del D.F. de 1996 se expresa que, el mejoramiento del nivel de vida de los habitantes es del *interés social* de la planeación:

"con base en la regulación de los servicios públicos, procurando el acceso a satisfactores económicos, culturales y recreativos, y a la conservación del medio natural (...) en un contexto de cooperación y coordinación de las instancias gubernamentales" (t. I, art. 1 y 2).

Sin embargo, el precepto jurídico no define explícitamente si el *transporte de personas* constituye un servicio público urbano de prioridad o no. Y en el diagnóstico de la estructura urbana, también se omite el estado de la vialidad y del transporte de pasajeros⁹. Sólo se identifica la movilidad de la población y se describe el papel del transporte en la formación de:

"un policentrismo articulado a través de una retícula vial y del sistema de transporte colectivo (...) su establecimiento cambió las características de su demanda, permitiendo una mayor eficiencia de desplazamiento o movilidad de la población" (p. 55 - 60).

Esta descripción del papel *eficaz* de la estructura vial en la movilidad es confusa, pues como veremos más adelante -y el propio argumento lo acepta-, no fueron las formas públicas de transportación las más eficientes.¹⁰ Y por otra parte, no se puede afirmar, que el establecimiento de nueva vialidad determine por sí misma la estructuración urbana, sin omitir la dinámica propia que sigue la inversión inmobiliaria y el mercado del suelo.

Con una baja proyección sobre el crecimiento poblacional de la ZMCM, el programa calculaba casi 34 millones de habitantes para el año 2020; de los cuales el 9.6% estará el territorio del D.F. y el resto se concentrará en los municipios conurbados. Por lo que expresa entre sus principales metas: 1) abatir la migración hacia los municipios y estimular el arraigo en las áreas centrales; 2) el aprovechamiento de la estructura existente; 3) acceso más equitativo a los bienes y servicios urbanos; 4) distribución más equilibrada de las actividades

⁹ Entre los elementos del transporte de personas, tenemos por un lado los vehículos y, por otro la vialidad a través de la que se desplazan. En la Ley de Desarrollo urbano del D.F., se define a la estructura vial como "el conjunto de vías públicas y los demás elementos necesarios para el traslado de personas y bienes", título I, art 7 fracción VIII.

¹⁰ "Este cambio no se efectuó a partir del uso de los modos más eficientes, ya que el metro, por ejemplo, disminuyó su participación relativa del 17.8% de los viajes totales en 1983 al 10.6% en 1991; los autobuses urbanos y suburbanos

productivas y diversificación en los usos del suelo y; 6) *el mejoramiento de la estructura vial, el estímulo del desarrollo y utilización del transporte público, ampliando su oferta y mejorando las condiciones de seguridad, confort y rapidez.* (p.98).

Pero en la división de atribuciones respecto a los servicios públicos, que se desagrega en el título III, la inclusión de la estructura vial en la elaboración del programa no define explícitamente a quién corresponde su dotación¹¹. Tampoco el título V, donde se establece las atribuciones para la ejecución de los programas, se especifica la obligatoriedad de dotación entre las formas de participación: social, privada y por cooperación. Sólo implícitamente en los art.59 y 69 del t. VI - VII se establece *"la promoción y el estímulo de la Administración Pública en la construcción y operación de obras de equipamiento urbano, infraestructura y servicios"*.

Ya en el diseño de las estrategias, se distingue como línea de largo plazo para el ordenamiento territorial, la modalidad de *transporte de los trenes radiales y suburbanos* como

"estructuradores e impulsores del crecimiento urbano para canalizarlo, mediante el proceso de planeación, hacia nuevas áreas de urbanización. Las decisiones de construir trenes metropolitanos deberán considerar los efectos en la estructura territorial que únan y atraviesen; además de la coordinación con otros modos de transporte, aprovechando su potencial de herramienta de inducción del desarrollo metropolitano" (p. 111).

Más, aunque el discurso del programa hace un esfuerzo por incorporar la vieja propuesta del *transporte urbano como inductor del desarrollo*, esta propuesta de una planeación a largo plazo de los trenes radiales claudica a la instrumentación a corto plazo de un

"sistema de transporte automotor alternativo, masivo y con cobertura suburbana, que complemente substituya gradualmente al transporte que se realiza a través de taxis, combis y microbuses, que constituyen un estímulo a la expansión y al crecimiento urbano en zonas inadecuadas".

cambiaron de 48.5% al 16.8% en el mismo período, mientras que los taxis y colectivos dominaron la movilidad para pasar de 3.5% de los viajes en 1983 a más del 50% en 1991. (p.60)

¹¹ En el título III, capítulo III, se estipula como contenido del "Programa general y delegacional" la inclusión de la estructura vial, metropolitana, primaria, la organización y características del sistema de transporte y, en general "toda forma de penetración al territorio del D.F. de vías generales de comunicación, toda clase de redes de transportación".

Otro de los lineamientos del Programa que merece especial mención por tratar de incidir directamente en la mejor planeación de la ciudad y que hace referencia al transporte es

"el tratar de disminuir los desplazamientos innecesarios, con la diversificación del suelo, incorporando actividades comerciales y de micro y pequeña industria en las zonas habitacionales; estimulando la realización de programas de vivienda en zonas de predominio comercial y de servicios; y complementando el equipamiento educativo, cultural, de salud, deporte y recreación dónde se registre déficit".

También aquí, se dirige la estrategia al logro de la autosuficiencia de las actividades urbanas en ciertas áreas formando Subcentros Urbanos. Más la instrumentación de la propuesta necesitará más de los mecanismos de control de propiedad del suelo, de su reordenación y mejor conocimiento de la dinámica del mercado inmobiliario que de la estructuración vial.

Resumiendo, en el marco legal de la planeación del desarrollo urbano existe una indefinición respecto a que si la transportación de personas constituye un servicio urbano o es parte sólo su infraestructura. No se explicitan tampoco todos los elementos que le conforman, ni se enlistan estrategias específicas en referencia al servicio o a la estructura vial. Esta indefinición del transporte como un elemento de desarrollo urbano se refleja en la disímil asignación de recursos públicos para infraestructura vial que para el servicio de transporte, las atribuciones de la participación pública, la participación social y la participación por cooperación.

Así, la existencia de una nueva Ley y Programa de Desarrollo Urbano más completa y avanzada, no es garantía de su instrumentación. Es necesario avanzar en la instrumentación de disposiciones y el ejercicio continuo de vigilancia de su cumplimiento, en materia de transporte de personas se necesita su explícita definición como servicio urbano básico, así como la claridad en las formas de participación social y privada, y las del ejercicio público para su consecución, sobre todo en términos financieros.

Desarrollo urbano sin planeación del transporte, una ciudad segregada

Desde hace cinco siglos, nuestra Ciudad de México ya presentaba muy definidamente, las características físicas, demográficas, sociopolíticas y económicas que influyen y determinan actualmente su desarrollo urbano, mostrando una clara segregación espacial de las actividades socioeconómicas más importantes dentro del territorio que hoy conforma a la urbe.

Desde tiempos prehispánicos, se muestra una alta concentración poblacional; más tarde se define con un alto crecimiento natural y social de su población; en nuestros días, la diferenciación espacial socioeconómica, la segregación del hábitat y de los centros de trabajo son fenómenos característicos de la ciudad. También lo es un crecimiento territorial intensivo, la conurbación metropolitana con una gran especialización de las áreas por actividades, y centralización no sólo del poder político y administrativo, sino también económico y del intercambio comercial que se realiza en el país, lo que afecta a la distribución espacial no solo de sus habitantes, sino también de sus actividades económicas.

Estas características de su estructura urbana, han transformado intensivamente a lo largo del tiempo su entorno y medio ambiente, haciendo cada vez más necesaria la incidencia y control de su desarrollo urbano. Sin embargo, la práctica de una acción territorial en nuestro país, surge muy tardíamente, cuando la *planeación urbana* se reconoce como instrumento útil del control estatal sobre el proceso de organización espacial de las actividades en la ciudad.

El marco jurídico-normativo de la planeación, no resuelve por sí sólo las limitantes estructurales de la planeación en un sistema capitalista, añadiendo la diferenciación político administrativa de su territorio y la difícil coordinación metropolitana, no sólo de la técnica, sino también de la administración política. La planeación se plantea entonces como una necesidad de acción correctiva sobre los problemas ya existentes, más que como un proyecto propositivo que exprese claramente el modelo de ciudad que se desea.

En especial, sobre los bienes de consumo colectivo, como vías de tránsito y transporte, la planeación urbana enfrenta el problema de su poca rentabilidad frente a la necesidad básica de movilidad, las inversiones públicas sin ganancia, merman su capacidad de acción, sin llegar a cumplir con el objetivo de proveer satisfactoriamente de medios de transporte a la población. Más la institucionalización de la planeación no ha incidido de manera directa sobre estas limitantes estructurales y por el contrario, se ha convertido en una instancia de gestión para dirimir los conflictos de intereses sociales sobre la organización espacial de la ciudad.

Además, para el transporte de personas se aúna otra problemática, el trato diferenciado del servicio de movilidad respecto a la creación de su infraestructura (avenidas, calles, mobiliario de tránsito). En el servicio de transportación pública confluyen la poca libertad de planeación por la baja capacidad financiera y por tanto la poca capacidad de control y planeación en la producción del servicio, además ha venido convirtiéndose en una instancia de intensa gestión del conflicto entre el capital privado y la prestación del servicio

Finalmente, “sustentabilidad” se ha convertido en un atributo deseable que se suma a los objetivos tradicionales del desarrollo de satisfacer las necesidades básicas de la población y aumentar la productividad de todos los recursos, pero el tamaño y crecimiento de la ciudad, sus formas espaciales, la distribución de su población y de sus actividades económicas, indican que la sociedad urbana necesita una intervención deliberada para reorientar la modificación de su estructura espacial y en este caso del transporte, y no sólo “poner estándares de menor depredación del hábitat”, medida correctiva que no cambia en nada la relación de transformación con el entorno y el desarrollo urbano.

Capítulo II

El Transporte Público Urbano: una necesidad básica que no llega a ser demanda

La *movilidad* es elemento básico para el desarrollo urbano, y del mismo modo lo son los factores que intervienen en la *transportación de personas*, equipamiento, automotores y el servicio, que deben considerarse materia de planeación pública. En este apartado definiremos la *gestión urbana del transporte*, como un proceso dialéctico en el diseño de la política pública entre Estado y Sociedad. Abordaremos, las diferencias entre la *necesidad* y la conformación de la *demanda social*, y su estado en materia de transporte. Además, se realizará un acercamiento desde la teoría marxista del Estado, al diseño de las políticas de transporte público de pasajeros en la ciudad, caracterizando las repercusiones que para el sector, implica el cambio de un casi “Estado de Bienestar” a una “política neoliberal”.

1. El *transporte* como servicio urbano básico

El *transporte* es un elemento importantísimo en la estructura urbana, da vida a la ciudad, al unir e integrar zonas y funciones, vinculando las actividades sociales y económicas con la *movilidad de personas* y mercancías a lo largo del conglomerado urbano. La estructura de cualquier forma de transporte urbano comprende no sólo las unidades móviles para desplazarse, sino también la *infraestructura vial* para su desplazo, instalaciones de llegada y partida, además del almacenamiento de vehículos; aprovisionamiento de energéticos; y un control, administración y planeación de la prestación del servicio al interior de la urbe.

En la comprensión del *desarrollo del transporte* en la ciudad de México, se deben considerar entre otros factores, aquellos como *crecimiento poblacional* y la *segregación espacial* de las actividades y por tanto, crecimiento y dispersión de la *movilidad diaria*; las capacidades diferenciadas de planeación y de recursos para implementar la oferta pública como privada; el desarrollo tecnológico de los vehículos, de sus combustibles y la compatibilidad con el entorno ambiental. Es imprescindible además, el papel que el transporte desempeñe dentro del proyecto de la ciudad; la gestión pública entre las instancias gubernamentales y los agentes sociales involucrados en la prestación de este importante servicio para el desarrollo urbano.

La concentración socioeconómica y el crecimiento territorial de la ciudad de México han incidido en una particular evolución de la transportación de personas a su interior. Constantemente se *demandan infraestructura vial y mejores transportes*, con mayor capacidad, eficiencia y rapidez para cubrir las cada vez, más largas distancias entre los centros de trabajo, las áreas habitacionales y comerciales que existen dentro de nuestra gran urbe. Pero, no sólo el crecimiento y dispersión de la demanda determinan la evolución y estado actual de las formas de transporte, sino también las políticas aplicadas al diseño de la oferta pública y privada.

La capacidad de *oferta de transporte público* a su vez, está determinada por *la gestión* entre el gobierno de la ciudad y los actores con distintos intereses económicos y políticos, como lo son los prestadores del servicio. A su vez, el control, administración y planificación de los recursos financieros y humanos, así como la definición de las prioridades en la política del transporte, expresan el papel que este desempeña en el proyecto que se tiene sobre la ciudad. En nuestros días, *la planeación estatal sobre transporte público de pasajeros ha coadyuvado a la fragmentación socioespacial de la ciudad y la inexistencia de una política integral eficaz, predominando la desconcentración y privatización del sector, restringiendo el servicio público, que antes se consideraba función social imprescindible del Estado Mexicano.*

En este trabajo proponemos que, *el transporte urbano de pasajeros en la ciudad de México debe ser considerado como un servicio básico; cuya fuente de dotación mayor deberá ser la acción pública, por considerarse como una necesidad básica para el desarrollo urbano.* Lo que el gobierno de la ciudad asumía hasta hace poco como una de las prioridades de la política urbana, pero también como uno de los elementos centrales de la política social.

2. La dualidad en la *gestión* del transporte

En el campo de estudio de las *políticas públicas* para el desarrollo económico urbano, la visión sociológica de algunos estudiosos ha enfatizado la necesidad de revisar el diseño de dichas políticas como un "proceso dialéctico entre la acción gubernamental y la pugna de la sociedad en la consecución de aquellas necesidades que se convierten en demandas"; y no tan sólo como aquella "acción o práctica social de profesionales de la administración de organismos o instituciones del sector público" (Ospina:1993).

Al centrar el análisis en aquellos procesos de interacción entre *gobernantes y gobernados*, dónde la intervención estatal es alimentada por la demanda de la sociedad, nos sitúa en la necesidad de un concepto que, por un lado, reconozca la complejidad interna de organización de los aparatos estatales y; por otro, las diversas formas que asume la política en un ámbito metropolitano; diferenciado por los marcos jurídico-normativos de la acción estatal misma y la forma de relación de los demandantes con las instituciones.

El concepto de *gestión urbana*, propuesto por René Coulomb, sugiere este doble sentido en la gestión entre el Estado y la sociedad civil, respecto al desarrollo urbano. Por un lado, como la administración técnica y financiera de los recursos públicos; y por otro, como la diligencia de la población civil ante el aparato estatal, para la dotación de servicios urbanos:

"la gestión de los servicios urbanos remite entonces al conjunto de prácticas políticas y sociales a través de las cuales se gestionan, al mismo tiempo, las demandas de la población y las respuestas técnicas y administrativas de estas demandas" (Coulomb, 1993:18).

Ahora bien, la gestión de los *servicios urbanos* -también llamados públicos- puede ser heterogénea, dada la naturaleza distinta de cada uno de los servicios, pues algunos tienden a confundirse con su infraestructura o equipamiento. Mientras que esta visión de conjunto asume que un *servicio público*, engloba las situaciones y prácticas político-sociales, que van más allá de la infraestructura, es decir, el servicio mismo en la acción, su aprovechamiento, su costo, la administración de sus recursos o la relación con los usuarios.

En este marco, el transporte de pasajeros en la ciudad se define como un *servicio urbano público*, en el sentido que conjunta una serie de prácticas sociales que van desde la gestión del equipamiento e infraestructura vial hasta las condiciones de prestación de los servidores; y como un *servicio básico*, porque su acceso es de carácter colectivo, todo el mundo lo necesita; y su garantía de satisfacción se define como una tarea del poder público.

En la práctica sin embargo, el quehacer público ha tendido a confundirlo con la simple dotación de su infraestructura o tratarlo separadamente del servicio, un tanto por la complejidad y desagregación de la estructura de administración del sector y otro tanto, por la separación entre las disposiciones del marco normativo y la acción estatal misma. Además, su prestación involucra la gestión fragmentada de intereses contradictorios entre los diferentes actores para la dotación de su estructura vial y equipamiento, control y administración de la transportación, la provisión de combustibles y la demanda como un servicio básico.

3. De la *necesidad* a la *demanda*, el camino no recorrido

Este doble proceso en la gestión de los servicios urbanos, hace énfasis en el momento más estratégico para el diseño de una política del desarrollo urbano: *la transformación de una necesidad colectiva en una demanda social*; pues este hecho puede determinar los derroteros de la gestión, al articular demandas sociales con el ejercicio de la administración pública.

En el caso del transporte público de pasajeros en la ciudad, el espacio de constitución de una *demanda de transportación* eficaz, suficiente y económica es aún incipiente, pues no se ha manifestado como necesidad social de primer orden para sus usuarios en la ZMCM, no ha provocado grandes movilizaciones sociales, como por ejemplo en el caso de la vivienda. Sino que se había venido otorgando por el Estado como parte de la política social, pero sin estar consagrada explícitamente en la Constitución Política. Por el contrario, en la *oferta del servicio* por prestadores particulares, la gestión del transporte constituye un espacio de intensa gestión, marcada fundamentalmente por la consecución de mayores ganancias y la falta de acción gubernamental coordinada para planear e imponer una visión integral del transporte metropolitano, sobre las actuales gestiones de particulares.

Como parte de la política pública, el transporte colectivo ha tenido una corta experiencia y actualmente tiende a desaparecer como función básica del quehacer público, con las prácticas de desconcentración y privatización de sus áreas. La incorporación del transporte de pasajeros como una de las *funciones sociales* del Estado, esta siendo cuestionada por el resurgimiento de las tendencias de desconcentración estatal, la redefinición y restricción de las funciones prioritarias del aparato estatal y la contracción de recursos financieros en general.

La gestión pública que se ha hecho del transporte urbano de pasajeros, en la actualidad tiende a minimizar su importancia como un *servicio básico y público* a una racionalidad tecnocrática y de mercado para privatizar las formas más importantes, encontrando su límite en los intereses y las prácticas organizativas de los concesionarios, sus prácticas de clientelismo y corporativismo, sin poder diseñar aún estructuras organizativas eficaces para su control y administración que a se acerquen al objetivo de una política integral.

4. La Reforma del Estado Mexicano

La teoría marxista del Estado argumenta que, en la formación social capitalista, la acción estatal es diferenciada de los intereses particulares. El libre mercado es el principio de organización, que estructura la diferencia social con base en la desigual detentación de la propiedad privada de los medios de producción, pero en un marco de igualdad jurídica. Con el objeto de legitimar la relación mercantil entre capital y trabajo, el Estado se constituye en apariencia en un tercer actor que tiene a su cargo la reproducción del sistema total y de sí mismo, bajo un tipo weberiano de dominación 'legal-racional' (Duhau, 1986:77).

En la realidad latinoamericana, este tipo de dominación se transforma en una *carismática*. Pues para el Estado Mexicano, como producto de las relaciones verticales y horizontales entre gobernantes y gobernados, el caudillo y la organización corporativa de las masas fueron los elementos legítimos de dominación, más allá de la democracia representativa. Por ello, el componente social de la Constitución de 1917 al incorporar los derechos sociales (Gilli:1985).

Hoy en día, esta práctica de *democracia corporativa* es cuestionada con la redefinición de nuevos actores y demandas sociales. La figura del presidencialismo y el Estado paternalista más que benefactor, que se colocaba por encima del liberalismo y como contrapeso de la relación corporativa, dan paso ahora a intensivos procesos de desregulación estatal y privatización de servicios, dejándolos a las fuerzas del mercado.

La versión sistémica de la teoría agrega que, dadas las tendencias estructurales del capitalismo tardío, este principio de intercambio desigual erosiona la legitimidad de la dimensión del tercer actor por su poca *eficiencia*, pues su acción no se orienta por el cálculo económico

simplemente, sino que desarrolla mecanismos que apoyan la subsistencia no ligada a la lógica del capital como el *Estado de Bienestar*, con la mercantilización administrativa, subsidios y funciones sociales a su cargo, instrumentos de planificación estatal, regulación financiera, inversiones en infraestructura; y por la legitimación formal con el ejercicio del voto. El *problema de eficiencia* del Estado según Offe, se traduce en una *autonomía relativa* manifestada en una crisis fiscal estatal, “pues la generalización de la desmercantilización de las relaciones se contrapone con la dependencia de éste de las cargas tributarias asignadas a la reproducción del capital” (Offe, 1991:31).

En México, el desarrollo del capital con un proceso de industrialización tardía y una intensiva urbanización, no resultó por si mismo en la conformación de una fuerte Burguesía Nacional. Pero constituyó un Estado hegemónico, que fundió las formas precapitalistas y capitalistas existentes; dónde la lógica de las masas y de las relaciones corporativas se articulaban como *formas políticas de legítima actuación*. La misiva de *eficacia* del Estado para contrarestar los desequilibrios del sistema, lo transformó más en propulsor del capital privado, exacerbando aún más las contradicciones del sistema y poniendo de manifiesto la necesidad de la retracción de los recursos de carácter social y la primacía del libre mercado. (Zermeño, 1985).

Con la crisis financiera de los ochenta, la poca influencia de la planeación y la presión por la democratización política, el crecimiento desmesurado de las funciones sociales del Estado mexicano que en otra hora le brindó legitimidad, fue cuestionado fuertemente y pugnó por su reforma. Entonces se reordenó por prioridades las funciones sociales básicas, muchas veces se optó por la venta de las paraestatales, otras por la contracción de recursos.

En general, la reformulación en la intervención de la economía bajo la estrategia de privatización económica, refrendó su regulación al libre mercado. Impulsando una fuerte apertura económica dentro del proceso de globalización y dando a los causes democráticos la apariencia de participación ciudadana con la elección formal. El frágil equilibrio que buscó la política mexicana entre el liberalismo -entendido como libertad del mercado- y la democracia política -entendida como representatividad electoral-, fue limitada por la poca autonomía del gobierno dada su crisis en la obtención de recursos.

5. La Reforma Política y Económica para el Transporte Público

También en el gobierno del Distrito Federal, las reformas en las políticas de sus sectores, como el transporte público, expresan las repercusiones de la reforma del Estado. Entre las causas que impulsan dicha reforma se encuentra:

- En primer lugar, la necesidad de legitimidad político-electoral del gobierno salinista en una ciudad con la concentración de fuerzas opositoras.
- En segundo lugar, el deterioro del pacto político corporativo y clientelar que sustentó las relaciones entre los sectores sociales y el gobierno de la ciudad, con la emergencia de nuevos actores.
- En tercer lugar, el inmovilismo de las estructuras de gestión y gobierno de la urbe, que se encontraban notablemente rebasadas por una realidad sociodemográfica, económica y política diferente.
- Y finalmente, la gran incertidumbre con respecto a la viabilidad económica de la ZMCM como punto central de la estrategia gubernamental de globalización económica.

Una de las principales vertientes de la reforma política para el gobierno del Distrito Federal se propuso reconstruir la base económica de la ciudad, desde una perspectiva de globalización, a través de políticas públicas territoriales de gran envergadura y que abordaban diversos sectores de la economía urbana. Con megaproyectos económicos como el proyecto inmobiliario en los antiguos basureros de Santa Fe, dirigido en favor de los intereses del gran capital financiero, inmobiliario y trasnacional; o como el Rescate Ecológico del Parque en Xochimilco, de elevado impacto ambiental y dónde se consiguió que los agentes económicos tradicionales incrementaran su presencia en los procesos de gestión. Además de la incentivación a los corredores financieros y de servicios dentro de la ciudad: el proyecto Reforma-Alameda y el de Perisur-Picacho, así como la refuncionalización de ciertas áreas urbanas privilegiadas: Polanco, Las Lomas, Centro Histórico (Navarro, 1996:175-191).

Con estas acciones se muestra la clara intención de la política urbana de tener un gran impacto económico-territorial y una fuerte intención modernizadora a los ojos de la inversión privada.

Sin embargo, del otro lado de las políticas para el transporte, encontramos un enorme pragmatismo en la actuación del entonces gobierno local, sobre todo del Departamento del Distrito Federal. Se manifestó una regresión en las políticas para dotar de una oferta gubernamental en el transporte colectivo de pasajeros, con la contracción de las finanzas públicas para el sector, la canalización a tareas de mantenimiento e infraestructura y con una oleada de concesiones del servicio a prestadores particulares.

Si desde el sexenio del presidente Miguel de la Madrid, se comienzan a impulsar las políticas de desregulación y privatización del servicio, al inicio del gobierno salinista, se realizan espectaculares acciones al respecto, como el desconocimiento de la huelga del sindicato de Ruta-100 y la cancelación del servicio. Así el servicio público concesionado, particularmente combis y microbuses fue remplazando cada vez más a la extinta ruta-100 como el principal medio de transporte de la metrópoli, reforzando las relaciones de corporativismo y clientelismo entre el gobierno y los concesionarios.

Así, se prefirieron los beneficios inmediatos de liquidez de recursos de estas políticas de contracción y descentralización de la actividad pública, que el profundizar y ampliar la política social, integrando al sector del transporte urbano como uno de los rubros prioritarios a atender por la política urbana. Tampoco el primer gobierno electo del Distrito Federal, tanto el jefe de gobierno de la ciudad, como los delegados, los diputados de la ARDF y los secretarios de Desarrollo Urbano y de Vivienda y del Servicio de Transporte Urbano de Pasajeros han podido revertir esta tendencia, aún cuando han marcado dentro de sus retos primordiales, la coordinación eficiente en materia de desarrollo urbano de las instancias involucradas en el nivel local, estatal y federal, así como la observancia de su actuación con referencia al transporte público de personas que se ofrece en la ciudad.

El transporte como servicio público básico esta en extinción

Siendo la *movilidad de las personas* un elemento del desarrollo urbano, su transportación debe ser una prioridad del quehacer público, al reconocerle como un *servicio público básico*. Más, en la práctica las acciones de su planeación han coadyuvado más al crecimiento territorial y a la fragmentación socioespacial de la ciudad. La acción gubernamental ha tendido a confundir el servicio de transportación con la infraestructura vial, lo que se traduce en la inexistencia de una política integral en el sector. Además de las diferencias que presentan sus distintos marcos normativos, la desagregación de sus elementos y las finanzas diferenciadas.

Dada su naturaleza de servicio público, con capacidad de gestionarse, es necesario atender al análisis de la hechura de sus políticas como un *proceso dual de la gestión*. Por una parte, analizar la práctica de la administración pública, los aspectos técnicos y financieros de los aparatos estatales respecto al transporte. Pero, por otra, a los conflictos que se presentan en la gestión entre sus diferentes actores involucrados, tanto en su oferta como en su demanda.

Sin embargo, existe un desequilibrio en la gestión del transporte en nuestra ciudad. Mientras que los procesos de gestión entre los prestadores concesionados del servicio y el gobierno son gestionados activamente; el proceso de transformación de esta *necesidad básica* en una demanda sentida colectivamente por sus usuarios, aún está todavía muy incipiente; y ello redundando en las prioridades no sólo de la política urbana, sino también de la política social, con una tendencia actual a la desregulación del servicio y a su privatización. El transporte público de pasajeros, dentro de las prioridades de la acción pública tiende a desaparecer.

Aunado a esta incipiente formación de la demanda de una transportación pública eficaz, encontramos que la Reforma Política del Estado, ha traído también en nuestra ciudad, consecuencias respecto al transporte de personas. Si por un lado, se trató de reconstruir la base económica de la ciudad, a través de grandes inversiones públicas territoriales. Por otro lado, encontramos un enorme pragmatismo y regresión para el transporte, la contracción de recursos a su infraestructura existente o mantenimiento y la desregulación del sector, con las masivas concesiones a particulares han significado una regresión hacia una transportación eficaz.

Conclusión a la Primera Parte

En este primer apartado hemos afirmado que, desde sus inicios la Ciudad de México presenta una segregación espacial no sólo de su población, sino también de sus actividades económicas y políticas. Ellas se pueden caracterizar en un crecimiento natural y continuo de su población; de igual manera en un crecimiento territorial y especialización espacial de los centros de trabajo y del hábitat. De este modo, la tardía institucionalización de la planeación como una práctica del quehacer público surge aparejada con la necesidad de corregir y controlar la intensiva transformación del ambiente urbano, sobre todo la ligada al uso de suelo y a los servicios públicos –entre ellos el transporte público de pasajeros-. Mas la conformación de un amplio marco jurídico no ha resuelto los problemas inherentes a su reproducción, diferenciación político-administrativa, restricción de recursos, la coordinación metropolitana en la gestión y la constitución de un proyecto sobre el modelo de ciudad que deseamos.

En especial para la planeación del transporte, el aparato gubernamental enfrenta cíclicos problemas financieros que merman su capacidad de acción, sin llegar nunca a proveer satisfactoriamente del servicio. Además, la práctica pública ha tendido a confundir la atención al transporte como un servicio urbano básico de carácter público, de la dotación de la infraestructura vial por la que circula. Debido a ello, las finanzas de la ciudad han preferido desconcentrar el servicio a la iniciativa privada y recortar los recursos en el mantenimiento de la infraestructura y el control administrativo, transformando la planeación en una simple serie de acciones pragmáticas que significan la regresión hacia su política integral. Este estado de la situación en materia de transporte, sitúa nuestro análisis en la fase más importante en la hechura de las políticas: cuando en los procesos de gestión entre Estado y la Sociedad Civil se transforma una genuina necesidad básica de movilidad urbana en una sentida demanda de transportación eficaz y suficiente. Así como en los hechos que van estructurando la oferta tanto pública como privada de este servicio urbano básico.

Por ello, a continuación presentamos un breve análisis del desarrollo de las políticas de transportación colectiva de personas en la ciudad a través de su historia, haciendo especial énfasis en su gestión en las tres últimas décadas de este siglo.

SEGUNDA PARTE:

**TRES DÉCADAS DE POLÍTICA Y GESTIÓN
FRAGMENTADA EN EL TRANSPORTE**

Introducción a la Segunda Parte

En este segundo apartado realizaremos una revisión del desarrollo de las políticas públicas de transporte en la ciudad, haciendo énfasis no sólo en los elementos económicos, sino también en las particularidades de la gestión como *necesidad* y su evolución hacia una *demandas social*. El tercer capítulo rescatará aspectos en la historia de las políticas de transporte en nuestra ciudad, con énfasis en las tres últimas décadas y la consolidación del transporte colectivo concesionado. De este modo, el cuarto capítulo analizará con mayor detenimiento la gestión y el diseño de la acción estatal en el último sexenio, focalizando las principales aristas de su problemática actual y marcando las pautas para una mejor planificación y gestión del sector.

La *necesidad de traslado de personas* y mercancías en la urbe convierte al *transporte* en una actividad socioeconómica estratégica¹. El desarrollo de los diferentes medios que satisfagan la *movilidad diaria* debe entonces ser un objetivo primordial de la planeación urbana. Sin embargo, en la historia de la transportación de personas en nuestra ciudad, esta planeación no ha tenido una línea de acción integral que se imponga sobre los intereses particulares o los proyectos parciales de los distintos gobiernos con los que ha contado nuestra ciudad.

En particular, en los últimos treinta años, pese al objetivo declarado de los diferentes gobiernos de consolidar una oferta pública de transportación masiva de personas, las distintas administraciones han tenido una *gestión fragmentada*. En particular en el último sexenio, al igualar la *planeación del transporte* con la *desconcentración del transporte concesionado*, mostrando un derroche de recursos en fomento y consolidación al uso del automóvil particular y excluyendo de la esfera de las prioridades de la política urbana, la necesidad básica de una movilidad eficiente y accesible para todos los sectores sociales en la ciudad.

¹ Ya Marx definía al transporte como "una actividad claramente diferenciada en la división social del trabajo, y se expresa como continuación del proceso productivo, en el interior del proceso de circulación de mercancías (...) La peculiaridad del transporte consiste en que el desplazamiento de lugar es consumido en el momento mismo en que se produce" en *El Capital* T. II, p. 135, FCE, México, 1972.

Capítulo III

El reinado del Servicio Concesionado en el transporte de pasajeros

El crecimiento territorial y poblacional a lo largo de la historia de la ciudad, ha incidido en el incremento del *transporte automotor concesionado de baja capacidad*. Pero además, las políticas públicas han apoyado esta proliferación de combis y microbuses. En contradicción, en los últimos treinta años se ha cancelado el impacto de los esfuerzos por estructurar un *Sistema de Transporte Colectivo* alrededor del Metro. Como resultado, hoy en día asistimos a una regresión gubernamental hacia la privatización del transporte público, cuyo punto de inflexión fue la declaración de quiebra de Ruta-100. Las repercusiones del proyecto económico de refuncionalización de la ciudad, en el auge de las políticas neoliberales y reducción al gasto público se muestran en la paulatina desconcentración del transporte concesionado y el retiro de los subsidios a la demanda. En este sexenio se observa además, la tendencia hacia la fragmentación de la política, a pesar de la existencia de gobiernos con distintas procedencias políticas.

1. El crecimiento de la ciudad y la transportación de personas

La Ciudad de México ha contado con varias formas de transportación de personas a lo largo de su historia. En cada etapa, han predominado ciertos modos dada la concepción económica, política y social de su funcionalidad respecto al proyecto de ciudad de sus diferentes gobiernos. En este siglo, ha predominado la *movilidad terrestre*. Su infraestructura y servicio no siempre ha respondido favorablemente a las necesidades de la *expansión urbana y poblacional* como a la intensidad de la *gestión de los actores económico-sociales* que detentan su oferta.

En un primer momento, la gran Tenochtitlán aprovechó inteligentemente el sistema de chinampas y canales para adaptar un hábitat urbano a su entorno lacustre natural; usándolos como vías de comunicación en la transportación de mercancías y personas. Su traza vial era la representación misma de la concepción cosmogónica del mundo, cuatro calzadas corrían hacia

los puntos cardinales y tenían al Templo Mayor como eje de reunión². Esto otorgó a la ciudad un trazo cuadrangular inicial, de más de 3 km por lado, uniendo una superficie de 1000 hectáreas, dividida en barrios o calpullis. La mitad de cada calle era de tierra dura y la otra estaba ocupada por un canal. Los aztecas usaban como medios de transporte chalupas, y trajineras, que eran los medios más eficientes para la *movilidad lacustre* en aquel entonces.

Más con la conquista la ciudad sufrió una profunda transformación, pues la superficie lacustre era incompatible con el nuevo estilo urbano. La introducción de caballos y animales de carga como medio de transporte ocasionó que los antiguos canales aztecas fueran rellenados para construir calles adecuadas para las carretas o carruajes y las chinampas se transformaran en tierra firme, pasando en esta segunda etapa a una *transportación terrestre*. Como centro político y económico de la Nueva España, la Ciudad Colonial creció espacialmente -aunque la conquista disminuyó los márgenes de población indígena-, ésta pasó de 5.5 km² en el siglo XVII a 6.6 km² en el XVIII, y a 10.8 km² en el XIX (Escurra, 1990:48).

Con el pensamiento borbónico, la reforma urbana se expresó en los usos del suelo como especialización y funcionalización de sus avenidas; terminando la multifuncionalidad de la calle, al acotarla exclusivamente al uso de tránsito. Más tarde, se facilitó de nuevo la expansión urbana con migraciones del campo a la ciudad, las políticas favorables a la formación de más zonas habitacionales y el restablecimiento del crecimiento natural. De modo tal que en 1845 la ciudad ya tenía una extensión de 14.1km² y una población de 240 mil habitantes.³

Bajo este esquema de crecimiento urbano, se construyó un nuevo modelo de megaciudad, a finales del siglo XIX y principios del XX, la urbe casi dobló su extensión territorial al pasar de 27.5 a 40.5 km² entre 1900 y 1910 y de 46.4 km² en 1921 a 86.1 km² en 1930; también la población experimentó un aumento, aunque de menor magnitud, al pasar de 541 mil habitantes en 1900 a 906 mil en 1921, alcanzando 1 millón 230 mil hacia 1930 (Cuadro 1).

² Una descripción más detallada de la traza urbana de la ciudad prehispánica y sus significados cosmogónicos se puede encontrar en "La concepción náhuatl del tiempo y el espacio", en *Memoria Mexicana*, Enrique Florescano, 1987, México.

³ *Ibid.* p. 48.

CUADRO 1
EVOLUCIÓN ESPACIAL Y DEMOGRÁFICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO*

Año	Extensión Territorial	Población Urbana	Densidad de Población
s. XVI ^a	3.0 km ²	1,000,000 hab	3333.3 hab/km ²
s. XVII ^b	5.5 km ²	s/d	s/d
s. XVIII ^b	6.6 km ²	104,700 hab	158.6 hab/km ²
s. XIX ^b	10.8 km ²	137,000 hab	126.9 hab/km ²
1900 ^c	27.1 km ²	344,700 hab	127.2 hab/km ²
1910 ^c	40.5 km ²	471,000 hab	116.3 hab/km ²
1920 ^c	46.4 km ²	615,300 hab	132.6 hab/km ²
1930 ^c	86.1 km ²	1 029,000 hab	119.5 hab/km ²
1940 ^d	115.0 km ²	1 802,600 hab	156.7 hab/km ²
1950 ^e	229.8 km ²	3 137,600 hab	136.5 hab/km ²
1960 ^e	470.7 km ²	5 381,000 hab	114.3 hab/km ²
1970 ^e	682.6 km ²	9 210,800 hab	134.9 hab/km ²
1980 ^e	1,079.7 km ²	13 354,200 hab	123.7 hab/km ²
1990 ^f	1,327.9 km ²	15 165,268 hab	114.2 hab/km ²
1995 ^f	1,325.8 km ²	18 047,000 hab	136.1 hab/km ²

*En el crecimiento espacial y poblacional de la Ciudad de México se incluye la evolución espacial de los municipios conurbados desde el año de 1900 y la demográfica desde 1940. Las cifras obtenidas de diversas fuentes fueron cotejadas con los resultados del *Diagnóstico Integrado y Propuesta de Estrategia UAM-X Grupo de Estudios Metropolitanos*, DDF-SEDUVI, D.G.O.U., 1995, México.

** Densidad poblacional calculada por el Censo de Población y Vivienda para 1995 sólo para el D.F.

Fuentes: a. Florescano, 1989; b. Para extensión territorial Ezcurrea, 1990, para población *Estadísticas Históricas de México*, tomo I; c. Colección del D.D.F., 1993 y *Estadísticas Históricas...*; d. Cervantes, 1991 y *Estadísticas Históricas...*; e. Delgado, 1989 y *Estadísticas Históricas...*; f. Legorreta, 1994 para extensión territorial y *Censo General de Población y Vivienda 1990, Censo de Población y Vivienda 1995*.

Con la industrialización y el proceso de sustitución de importaciones, el crecimiento del mercado interno, requirió de ferrocarriles que unieran las áreas centrales de la ciudad con los pueblos de Tacuba, Tacubaya y Azcapotzalco. De tal forma que hacia 1950, el D.F. alcanzaba ya los 3 millones de habitantes y la zona metropolitana se expandía hacia las delegaciones periféricas y los municipios conurbados del Estado de México. Entonces, se realizaron grandes inversiones públicas en materia de infraestructura para el transporte: ferrocarriles y tranvías, atrayendo con ello, a miles de campesinos en busca de empleo y mejores condiciones de vida.

2. Los inicios de un Transporte Urbano de Pasajeros

La *transportación masiva de personas* surge de manera no planificada y estrechamente ligada a las necesidades del desarrollo industrial, del paso de tranvías por la ciudad que dotaban de mercancías a la metrópoli y de paso llevaban a los trabajadores a los centros laborales. Al mismo tiempo, el *desarrollo tecnológico* del sector propició el cambio de un transporte de tracción animal al tranvía de vapor en 1857, siendo éste el primer sistema que se aprovechó como transporte colectivo en la ciudad. Ya a fines del siglo anterior habían aparecido los primeros tranvías eléctricos, con participación de capital inglés, más éstos no comenzaron a operar formalmente hasta 1907 como la “Compañía de Tranvías de México”; y aunque las empresas de transportación que se desarrollaron eran fundamentalmente privadas, el transporte tuvo en estos años una creciente participación estatal a través de subsidios.

Junto con el crecimiento de la red de tranvías se expandió también la ciudad pasando de 8.5 km² a principios del siglo XIX a 40.5 km² en 1910, las rutas principales se dirigían hacia Azcapotzalco, Tacuba, Guadalupe, Tacubaya, Mixcoac, Coyoacán y Tlalpan. En 1917 los tranvías contaban con 14 líneas y 343 km²; su funcionamiento y operación constituyó grandes beneficios para la ciudad al movilizar a numerosos sectores de población a las nuevas zonas suburbanas, además de trasladar importantes cantidades de productos agropecuarios y manufacturas para la actividad comercial de la ciudad. Más una huelga de tranviarios de la Federación de Sindicatos del D.F. paralizó el servicio en 1916, impulsando la exploración de otras formas de transporte urbano (Legorreta, 1994:21).

Si bien desde sus inicios el transporte de pasajeros fue impulsado por la necesidad de mover tanto mercancías como mano de obra, no fue sino hasta el período posrevolucionario que la *transportación de personas* se constituyó en un rubro susceptible de acción pública. Con el transporte terrestre, se unieron a la lista de factores que intervenían en el sector, las vías por las que corrían, los vehículos y sus combustibles. Ello mostró la necesidad de buscar un control, administración y planificación estatal de este servicio. Más esta tarea -aunque con asignaciones presupuestales importantes- enfrentó siempre déficit financiero, pues las inversiones públicas se encaminaban generalmente a la dotación de infraestructura y no a la consolidación del servicio.

En las siguientes décadas, la población urbana creció con tasas de 5% anual, propiciando la rápida formación de colonias populares e intensificando el crecimiento territorial irregular, así entre 1940 y 1970 el área urbana aumentó de 115 a 700 km². La política urbana fomentó la diferenciación de espacios de trabajo y de residencia, al intensificar el control del uso del suelo, regulando a las colonias populares existentes y reglamentando las nuevas.

Entonces, se destaca la escasa introducción del *servicio* de transporte, no obstante las grandes inversiones en *infraestructura vial*, la pavimentación, la prolongación y ensanchamiento vial y la política de “abrir calles”, promovida en el Plano Regulador para el D.F. de 1952, aunque sin una planeación completa de la red vial primaria⁴. Y aunque la inversión pública incorporaba al transporte dentro del conjunto de actividades económicas organizadas por el Estado, sólo lo hacía en referencia a su *infraestructura vial* y no al *servicio colectivo de pasajeros*⁵.

Pero fue la introducción del motor de combustión interna lo que revolucionó la transportación de personas en la ciudad, con la aparición del *vehículo automotor*. Primero, los automóviles particulares se adaptaron para utilizarse como transporte colectivo; los llamados *fotingos* y *Julias* cubrían rutas improvisadas tratando de captar los recorridos con mayor demanda, generalmente aquellos que iban hacia las colonias populares o rutas que quedaban lejos de los tranvías. Este modo de transporte mostraba grandes ventajas económicas para los prestadores en comparación con el tranvía, pues no requería de una inversión sobre la infraestructura vial por la que se movían –tarea que se asignaba de facto al Estado- y tenían flexibilidad de adaptar las rutas según la demanda, cubriendo las distancias entre el trabajo, estudio o comercio.

En la competencia por el predominio entre el tranvía y el vehículo automotor, fue determinante la mayor adaptación del segundo para crear nuevos derroteros en una urbe con crecimiento espacial y poblacional exponencial. Y la política pública fomentó la constitución de esta oferta desde la iniciativa privada, por medio de la concesión a cooperativas de choferes, pues requería baja inversión pública, además de fomentar las relaciones corporativas y una política populista.

⁴ “Durante los años treinta se inició la ampliación de las calles del centro de la ciudad; entre 1933 y 1936 se abrió la avenida 20 de noviembre y entre 1933 y 1938 se amplió la de San Juan de Letrán” (Cervantes:1991:60).

3. Auge del Transporte Concesionado: combis y microbuses

Si entre los años cuarenta y cincuenta se perfilan las primeras formas de transportación pública con la fundación de la Alianza de Camioneros de México y con la creación de la empresa descentralizada Servicios Eléctricos del Distrito Federal (STE); la rápida proliferación de rutas concesionadas sin planificación demandó también la intervención estatal.⁶ Aunque desde los años veinte el gobierno del D.F. había otorgado algunos permisos a particulares e impulsado la creación de las primeras empresas organizadas; la duplicidad y competencia entre ellas, las llevó más tarde a conformar grandes agrupaciones de choferes para la defensa de sus intereses.

Si bien en un principio, se organizaron en cooperativas dónde cada chofer era su propio jefe; la evolución de las organizaciones apoyadas por la CROM y CTM derivaron en la firma de contratos colectivos para trabajadores asalariados que ya no eran dueños de las unidades. Lo que facilitó la concentración del servicio en pocos, pero poderosos sindicatos como el Centro Social de Choferes de la Confederación Revolucionaria de Obreros Mexicanos (CROM), que en 1923 se unificó con la Federación Camionera del Distrito Federal (FCDF), convirtiéndose en la Alianza de Camioneros de México (ACM), la empresa de autotransporte más importante entonces. Hacia 1926 ya existían 30 rutas de autobuses y 1637 unidades que cubrían gran parte del área urbana (De la Peña, 1943:26).

Ya en el sexenio cardenista, los permisionarios gestionaban intensamente la prestación del servicio con el objetivo de maximizar su ganancia y monopolizar permisos, olvidando así el carácter público y eficaz del servicio, como se establecía en los estatutos de sus organizaciones. La fuerza que adquirieron sus gremios sindicales y las alianzas políticas con diversas instancias del sector público, en el contexto de una política corporativista, lograron el predominio de prácticas de gestión selectiva en la entrega de concesiones, gozando del otorgamiento de subsidios a la gasolina, lubricantes y refacciones, incentivos fiscales, créditos para adquisición

⁵ El sector transporte entre 1936 a 1942 contó con un 64.9% de la inversión federal, 720 millones de pesos, Ibid. p.59.

⁶ Rodríguez afirma que "Esto sólo fue un pequeño salto y no el inicio de una intervención estatal, ya que cinco años después, el número de unidades manejadas por la empresa, disminuyó de 534 a 494 (193 trolebuses y 306 tranvías), la participación estatal disminuyó absoluta y relativamente ya que en el mismo período la demanda aumentó en un 70%. La mayor parte de ésta fue absorbida por los camiones que registraron el crecimiento más espectacular de toda su historia (72%), pasando de 3 694 unidades en 1950 a 6392 en 1960". Ibid. p.157.

de equipo y autorización en el aumento de tarifas y unidades. La operación de los peseros se basó en un diseño de rutas casi siempre elaboradas al margen del control estatal y sin itinerario fijo. Y no es sino hasta los sesentas cuando se aprobaron las tres primeras líneas de rutas para taxis colectivos. Ya entonces juntos taxis colectivos y autobuses concesionados realizaban casi el 70% de los viajes del transporte colectivo (Legorreta, 1994: 27).

Tanto en el Distrito Federal como en el Estado de México, la política gubernamental de otorgar concesiones privadas fortaleció estas asociaciones de transporte, pues la creciente demanda rebasaba la capacidad financiera de la planeación gubernamental en la provisión del servicio. Mientras que el transporte concesionado de baja capacidad se presentaba capaz de resolver en lo inmediato la demanda para la periferia y los asentamientos irregulares, gracias a su flexibilidad para recorrer la extensión territorial y unir al centro con nuevos poblamientos, como los de los parques industriales del norte y el oriente de la ciudad.⁷ Además, mediante la inversión en infraestructura se comenzó a fomentar también el uso del automóvil particular, realizándose sin interrupción obras viales, el primer tramo del Viaducto Miguel Alemán en 1952; Río Becerra y Calzada de Tlalpan en 1956; 9.13 km del Anillo Periférico hacia 1962 y; en los setentas la primera parte del Circuito Interior, Aquiles Serdán y Río San Joaquín.

En contraste se descentivo cada vez más el tranvía.⁸ La situación financiera para las compañías tranviarias se hizo más complicada con la expedición del *Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros del D.F.* de 1942, pues obligaba a la empresa a la construcción y adecuación de infraestructura vial por la que corría, menguando con esta obligación en la inversión y el interés económico de las empresas. Ello fue creando las condiciones para su intervención estatal en 1955, cuando se canceló definitivamente las concesiones privadas de los tranvías otorgadas a las compañías inglesas, adoptando el gobierno la prestación y dirección única de este servicio y también del de trolebuses, en funcionamiento desde 1951.

⁷ Para 1950, Javier Delgado calcula que el Area Metropolitana de la Ciudad de México (AMCM) llegaba a 283.75 km², casi duplicándose hacia 1960 en 435.54 km² y, llegaba a 746.39 km² hacia el año de 1970. (Delgado:1989).

⁸ "En 1940 la ciudad contaba aproximadamente con 2 500 autobuses; mientras los tranvías no llegaban a 500 unidades", Rodríguez Jesús. (1982) *Transporte Obrero*, Seminario de Estudios Urbanos.

También con Luis Echeverría, se observaba ya un incentivo gubernamental al monopolio del transporte concesionado a organizaciones privadas. La vinculación de prominentes empresarios del autotransporte con puestos políticos –en la Comisión de Transporte de la Legislatura Federal con Rubén Figueroa Alcocer, o en la regencia con Octavio Sentiez-, coadyuvaron a la concreción del acuerdo entre la Alianza Camionera y el D.D.F., por medio del cual se fusionaron en 20 sociedades mercantiles a las 86 empresas de permisionarios, constituyéndolos en accionistas de las líneas; de modo tal que a fines de los setentas la Alianza, controlaba a las líneas más importantes, a excepción de la ruta que el D.D.F. operaba desde 1958.

Similar sucedió con las agrupaciones de peseros, que se fueron consolidando toleradas por las autoridades, para integrar hacia los ochenta una basta red de rutas no legalizadas, con más de 100 mil unidades, como negocio rentable se gestionaron selectivamente permisos, concesiones, placas, lo que fue motivo de conflicto entre las diversas instancias involucradas⁹.

CUADRO 2

DISTRIBUCION DE VIAJES POR SEXENIO SEGÚN LOS MODOS DE TRANSPORTE

Modos de Transporte	Participación porcentual en el total de viajes				
	Luis Echeverría 1970-1976	J López Portillo 1976-1982	M de la Madrid 1982-1988	C Salinas de G 1988-1994	E Zedillo Ponce 1994-2000
Baja capacidad ¹	31.5	32.2	32.1	49.7	74.8
Alta capacidad ²	66.6	65.5	67.2	50.1	24.9
Otros ³	1.9	2.3	0.7	0.2	0.3
Total	100	100	100	100	100

¹. Los modos de baja capacidad incluyen automóviles particulares, taxis y taxis colectivos o de ruta fija.

². Los modos de alta capacidad incluyen Ruta-100 y otros organismos descentralizados del gobierno del D. F.: Metro, trolebuses y tranvías.

³. Incluye taxis sin itinerario fijo, autobuses suburbanos operados por el sector privado.

Fuente: DDF, Coordinación General de Transporte, 1987. Elaborado por Bernardo Navarro:1991.

⁹ "Al finalizar la administración de López Portillo (...) el gremio de transportistas de la Alianza de Camioneros de la República Mexicana, cuyo líder principal era Rubén Figueroa, tuvo desacuerdos políticos -por los subsidios que los empresarios recibían- con el entonces regente Carlos Hank González. (...) las pugnas que la Alianza protagonizaba con otro sector empresarial de transportistas encabezado por Isidoro Rodríguez, más favorecido por el apoyo gubernamental al estar agrupado en la Confederación Nacional del Autotransporte" (Legorreta:1995:28).

4. La Planeación contradictoria del Transporte Público en los setenta

La consolidación del impulso planificador para la ciudad, tuvo como antecedentes económicos el “milagro mexicano”, los fondos internacionales de la Alianza para el Progreso y la fuerza política proveniente de un Estado cada vez más corporativista. Sin embargo, no es sino hasta después de los sesenta cuando se muestran cambios en materia de transporte para la capital.

Primero, porque se consolida el carácter metropolitano de la ciudad. Si en 1950 el 30% de su población habitaba en la periferia, hacia 1960 ya reunía al 45.5% de los habitantes y, hacia 1970 los municipios metropolitanos concentraban casi 2 millones de personas; mostrando un “patrón de traslado de residencia intrametropolitana” del centro hacia la periferia, con la particularidad importante de que, la población es más joven conforme se aleja de las áreas centrales. No obstante, este ritmo de crecimiento demográfico disminuye en los setentas, tanto en las tasas de fecundidad -pasando de 5.2 a 3.36 en 1980 y a 2.27 en 1990-; como en las de migración -si en 1970 el saldo migratorio era inmigración de 444 mil personas, en 1985 se presentaba una cifra similar pero de emigración¹⁰. Segundo, porque en lo económico, también se consolida la ciudad como ámbito privilegiado, concentrando el 48% de la producción industrial bruta total del país, con el 47.4% de personal ocupado y el 29.9% de los establecimientos (Garza, 1989).

Con el agotamiento del modelo de sustitución de importaciones, el aumento del gasto y de la inversión pública fueron sustentados por una economía basada en las exportaciones de petróleo y el endeudamiento externo público al solicitar la asistencia del Fondo Monetario Internacional. La inversión pública en transporte y vialidad para la ciudad de México, se condicionó entonces a intereses particulares de las empresas constructoras y se fomentó la dependencia tecnológica en la planeación del transporte urbano a la capacidad financiera de la obra pública.¹¹ Para entonces, la ZMCM generaba ya casi 8 millones de viajes diarios, que eran abastecidos por varias líneas de autobuses concesionados, que además corrían por vialidades congestionadas, deficientes y carentes de un proyecto de transporte integral (Legorreta:1994).

¹⁰ En *Escenarios demográficos y urbanos de la ZMCM, 1990-2010*, Síntesis, CONAPO, p.22-23.

¹¹ “Al convertirse ICA en la única empresa constructora con capacidad técnica y económica para construir e incluso financiar las obras de gran envergadura, esta empresa reafirma su papel predominante en la obra pública urbana de la Ciudad de México” (Navarro, 1989:86).

No obstante el fortalecimiento del transporte automotor, el gobierno emprendió en 1967 una nueva política de impulso al transporte colectivo con el inicio de la construcción del Sistema de Transporte Colectivo (STC-Metro). Planeado desde una visión técnica y económica, que con estudios minuciosos de movilidad urbana, este esfuerzo gubernamental respondió más a la necesidad de buscar la refuncionalización de la economía urbana -sustentando la distribución de la actividad productiva y beneficiando a la industria de construcción de obra pública-, que a la necesidad de transportación suficiente y eficaz para una urbe y población en crecimiento.

Además, la *Ley General de Asentamientos Humanos (1975)* y la de *Desarrollo Urbano (1976)* como parte del Sistema Nacional de Planeación, se reflejan para la ciudad en el proyecto refuncionalizador del *Plan General de Desarrollo Urbano del D.F.* El plan establecía que *“las funciones básicas de la red vial y de los sistemas de transporte serán favorecer el desarrollo y consolidación de los centros urbanos (...) facilitando el uso alterno del transporte colectivo”*¹².

Según el PNDF, para 1977 había 1.2 millones de automóviles particulares, que generaban 3.1 millones de viajes- persona diariamente, incrementándose la cifra de vehículos a 3 millones en 1980. El 76.9% de la demanda se satisfacía por transporte colectivo -49.8% por autobús, 13.4% por metro, 1.8% por trolebús, 0.4% por tranvía-; y 23.1% por transporte privado.

Más es con López Portillo cuando se diseña el primer *Plan Rector de Vialidad y Transporte del D.F., 1977-1982*. En su diagnóstico, el Plan ratificaba el déficit de la demanda de movilidad -de la cual el 32.2% era cubierta por taxis colectivos de ruta fija-, así como una inadecuada jerarquización de su red vial, compuesta por seis avenidas de norte a sur y otras tantas de oriente a poniente, además del Anillo Periférico, el viaducto Miguel Alemán, Río Becerra, Tlalpan, Lázaro Cárdenas, Río San Joaquín y el Circuito Interior. Aunque las medidas proponían incrementar la oferta pública con el establecimiento de un transporte público “coordinado y eficaz” con la concreción del Sistema Intermodal entre el Metro -como estructurador- y los autobuses, trolebuses, y taxis colectivos, este plan sólo incentivo el uso del automóvil particular, enfocando sus fuerzas a la construcción de nuevas vialidades.

Para administrar los servicios de transporte entonces propiedad ya del DDF: Ruta-100, STE, STC-Metro y las rutas particulares de autobuses y taxis colectivos se creó la Coordinación General de Vialidad y Transporte Urbano del Distrito Federal, (COVITUR). Y para la zona del Estado de México el sistema se integraba entonces con una red de autobuses, minibuses y taxis colectivos concesionados a privados, con una pequeña porción del servicio prestado por la propia Comisión de Transporte del Estado de México (COTREM) creada en 1982. Así, la organización del transporte de pasajeros en cada entidad, manejaba planes, programas y recursos diferentes. No obstante la continuidad urbana, las líneas de servicio de una a otra entidad jurídico administrativa se suspendían en la frontera, obligando al transbordo. También la política tarifaria era diferente, mientras que el D.F. otorgaba fuertes subsidios al servicio público, en los municipios el monto de los pasajes respondía a una lógica más mercantil.

El *Plan Rector de Transporte* también reactivó las obras del Metro y de los corredores viales, consolidando la fuerte presencia empresarial del consorcio Ingenieros Civiles Asociados (ICA) y de la empresa Ingeniería de Sistemas de Transporte Metropolitano (ISTME) en la planeación de la obra pública de la ciudad, sobre todo la que se refiere a infraestructura vial.

Ya en una primera etapa 1967-1972, se habían construido las líneas 1, 2 y 3 con 40.8 km y un costo original de 2 500 millones de viejos pesos. Con López Portillo se actualizó el *Plan maestro del Metro*, iniciando la segunda etapa en 1977 hasta 1982 con la prolongación de la línea 3 y la construcción de la 4 y 5, agregando 36.8 km, para sumar al final del sexenio 77.6 km de longitud, además se proyectaba la realización de una tercera etapa con 23.5 km más, las líneas 6, 7 y 9. También el Plan refrendó la decisión de terminar el Anillo Periférico, el Circuito Interior y emprender la construcción de 34 ejes viales con una longitud de 533 km y un costo de 25 mil millones de viejos pesos. De tal modo que, hacia el final del sexenio, no obstante el gran costo social debido a la afectación de los propietarios de los predios que atravesaron los ejes y avenidas, COVITUR informaba que se habían construido 252 km de ejes viales, 31km de Anillo Periférico y 16.8 km de Circuito Interior (Zicardi: 1989).

¹² Dirección General de Planificación DDF (1982) *Sistema de Planificación Urbana del Distrito Federal*, p. 19, México.

Mientras tanto en 1981, el retiro de las concesiones de transporte de pasajeros otorgadas a privados da paso entonces a la creación de empresa gubernamental descentralizada de *Autotransporte Urbano Ruta-100*. Este retiro de concesiones a autobuses en el Distrito Federal implicó el debilitamiento momentáneo del gremio de transportistas local y apuntaba hacia la consolidación de un servicio de transportación por parte del gobierno de la ciudad. Por otro lado, en el Estado de México se constituye en 1982 la empresa gubernamental de transporte urbano para el estado: el Sistema de Transporte Troncal (STT) que a lo largo de los años ochenta y con un pequeño número de autobuses llegó a atender la demanda de los más importantes municipios conurbados del Estado de México como Naucalpan y Nezahualcóyotl desde 1982, Ecatepec y Cuautitlán Izcalli en 1983 y Chalco hacia 1986, entre otros.

5. Privatización en los ochenta: la regresión de la Política Integral

En un contexto de incremento del pago de los servicios por la deuda externa, la austeridad financiera en los programas y el déficit de las finanzas públicas, la planeación del desarrollo urbano en esta década muestra una tendencia a la reducción del gasto público y la privatización del transporte urbano. Aunque el programa de *Desarrollo de la ZMCM y de la Región Centro (1983)*, planteaba modificar la distribución equitativa del servicio en sus diferentes modos, con base en un esquema de vialidad que contemplara la conurbación y eliminara los problemas de límites jurídicos; y que, el programa de *Ordenación Territorial de la Región Centro del País y la ZMCM (1985)* se planteara aprovechar la vialidad disponible y fomentar al transporte colectivo, en la práctica la falta de recursos paralizó los proyectos de estos planes.

Por el contrario, se fomentaron las instancias gubernamentales que atendían al transporte concesionado. Con Miguel de la Madrid, en 1982 se crea la Comisión de Transporte del Estado de México (COTREM), en 1983 la Comisión Consultiva del Autotransporte (CCAT); y hacia finales de 1988 el primer Consejo de Transporte del Área Metropolitana (COTAM). Se delega a la Coordinación General de Transporte Urbano (CGTU) las facultades para expedir permisos del servicio público, autorizando rutas de penetración urbana y suburbana, así como sus tarifas; fomentando de nuevo el denso entramado de relaciones entre funcionarios y permisionarios, que finalmente revierten el proyecto gubernamental de un eficaz transporte público.

Una rápida expansión de combis, microbuses, taxis y autobuses concesionados se observa en esta década. Hacia 1988 éstos representaban el 48.9% de los 29.5 millones de viajes que se realizaban al día, en 1989 el 52.7% y en 1990 el 65.7%. Además, la retracción en su inversión pública al mismo tiempo que la facilidad en su concesión, incentivo la expansión de este modo al ser alternativa de auto ocupación de los sectores medios, golpeados por la crisis económica.

CUADRO 3
DISTRIBUCION MODAL DE PASAJEROS EN LA ZMCM 1988-1992*

Modo de Transporte		Participación porcentual en el total de viajes					
		1988	1989	1990	1991	1992	
C O L E C T I V O	A	AUP Ruta-100	21	14.3	9.1	8.1	7.0
	L	STC Metro	15.6	16.3	11.0	10.6	10.2
		STE-DF	2.6	1.8	0.9	0.9	0.8
	T	Trolebús	2.5	1.8	0.9	0.9	0.8
	A	Tren Ligero	0.1	N/s	n/s	n/s	n/s
		Subtotal	39.0	32.4	21.0	19.6	18.0
T I B U S E S	B	Colectivos	27.1	29.9	51.7	50.9	50.3
	A	Taxis	3.5	4.1	6.0	5.9	5.9
	J	Autobuses	18.3	18.7	7.7	7.8	7.8
	A	Subtotal	48.9	52.7	65.7	64.6	64.0
		Auto particular	11.8	14.9	13.6	15.8	18.0
		Total	100	100	100	100	100

* Aunque estudios recientes han comprobado que La Zona Metropolitana de la Ciudad de México ha rebasado con mucho las definiciones de su conurbación a municipios del Estado de México, Hidalgo, Tlaxcala y Puebla, dados los datos que manejamos, para efectos de este estudio sólo se considerarán como parte de la ZMCM las 16 delegaciones pertenecientes al Distrito Federal y los 17 primeros municipios del Estado de México que se conurbaron. n/s: Dato no significativo.

Fuentes: D.D.F., D.G.T. *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México, 1992*, México.

Dentro del transporte colectivo de baja capacidad, la distribución de viajes en este período se concentró cada vez más en los colectivos; pasando del 27% del total en 1988 a 51% en 1990. Mientras que la participación de los autobuses urbanos cayó entre 1989 y 1990 de 18% a 7.7%. De este modo, la política en la ciudad, aceleró el proceso de desregulación y privatización del transporte, reduciendo la prestación pública y otorgando facilidades al transporte concesionado.

En contraste, el transporte público fue disminuyendo su participación en la movilidad de personas en la urbe. Si en 1988, del total de viajes realizados al día sólo el 39% eran a través de autobuses de Ruta-100, Metro, trolebús o tren ligero; hacia 1990 había disminuido casi 20 puntos porcentuales, alcanzando apenas el 21% - 9.1% era por Ruta-100, 11% por Metro y el restante 0.9% por trolebús y tren ligero-, de forma tal que, el grueso de la transportación fue cubierta por las rutas de transporte concesionado a particulares. En 1989, el metro absorbía únicamente el 16.3% de los viajes por persona mientras que los autos particulares un 14.94% y los autobuses urbanos un 14.26%, sin embargo, la cobertura de los taxis colectivos era del 30.56%, al mismo tiempo apenas un 1.82% correspondía al trolebús y al tranvía¹³.

Las acciones en esta década, que fomentaron el predominio del transporte concesionado rompieron con la tendencia anterior de incentivo hacia el sector. Contrario a las acciones gubernamentales que comenzaban a definir una política de planificación, gestión y control del transporte para la ciudad, como lo fue la intervención estatal a la Alianza de Camioneros (ACM), la formación de la empresa descentralizada Servicios Eléctricos del Distrito Federal (STE) o la planeación del Sistema de Transporte Colectivo (STC-Metro) se rompe, dada la confluencia de intereses de transportistas y las limitantes financieras del sector.

6. El Transporte y la Reforma Política en los noventa

La reforma del Estado tuvo su correlato en la ciudad, con la regencia de Manuel Camacho Solís. Con los cuestionamientos a la legitimidad electoral de Salinas de Gortari, dos factores incidieron en la reforma política para el D.F. Primero, la incertidumbre respecto a la viabilidad de otorgarle a la urbe un papel principal dentro de las perspectivas de globalización económica, debido a la crisis de sus finanzas, las tendencias hacia la terciarización y pérdida de localización industrial. Segundo, el desgaste de las prácticas corporativas y clientelares en la ciudad, que en el pasado había favorecido la relación entre ciertos sectores sociales y el gobierno, así como la creciente emergencia de un Movimiento Urbano Popular crítico, formado por importantes sectores de población urbana en proceso de depauperización (Navarro:1996).

¹³ STC-Metro (1989) *Informe Anual 1989*, STC, DDF, México y COVITUR (1982) *Encuesta de Origen y Destino*, SCT, México.

Las tradicionales formas de gestión en la ciudad se encontraba notablemente rebasada por la realidad económica, sociodemográfica y política, a la que ya no respondían las antiguas relaciones populistas. En lo político, la presencia de organizaciones de oposición gestó la conformación de una Asamblea Legislativa para el Distrito Federal (ALDF), con facultades de auténtico congreso local. En lo económico, el gobierno de la ciudad se propuso reconstruir su base impulsando proyectos de gran impacto económico y territorial como los corredores urbanos, financieros y de servicios en Santa Fe, Reforma-Alameda, Perisur-Picacho; así como refuncionalizar las áreas privilegiadas de Polanco, Xochimilco y Centro Histórico.

Más, el transporte urbano fue tratado de manera más instrumental a esta refuncionalización económica. En 1989 la distribución del presupuesto del D.F. otorgó al sector un millón 345 mil viejos pesos, cifra significativa -el 26.9% del total- pero 10 puntos porcentuales menor al año anterior. Sin embargo, la Coordinación General del Transporte impulsó contrariamente la tendencia hacia la desregulación y privatización del sector, con la medida extrema que marca la inflexión de las políticas: la declaratoria de quiebra de Ruta-100. Al estallar la huelga del Sindicato Unico de Trabajadores de Ruta 100 (SUTAUR) se respondió con el bloqueó de toda gestión, llegando a la militarización del conflicto como medida paliativa y a la decisión de su nebulosa disolución en 1995, con su lenta pero sistemática privatización.

Esta faltante de prestación pública del servicio coadyuvó a la proliferación de combis y micros que en 1992 captaba ya el 50% de los viajes. Gracias a su “rentabilidad electoral”, proliferaron en los primeros años de los noventas declaratorias públicas que autorizaban nuevas concesiones a particulares –Alfecorpo y Karpul-. Así como las licencias de concesión para la construcción de tramos carreteros de cuota como Chamapa-Lechería, Peñón-Texcoco, La Venta-Colegio Militar, lo que reforzó la creación de infraestructura vial y la transportación por combis y microbuses. El viraje de la política apostó a la construcción de un libre mercado de la oferta, en el marco del proyecto “modernizador” de la ciudad, pero en realidad sólo fomentó el mantenimiento del control político corporativista y el crecimiento sin control del servicio.

Este período de privatización, estuvo acompañado de modificaciones al esquema en las rutas de autobuses, favoreciendo la rentabilidad de la empresa sobre la atención a la demanda del norte y oriente de la ciudad; primero, al acortar la longitud de las líneas, después con la modificación reticular de las rutas con base en los ejes viales. Si el parque vehicular del transporte público en 1992 ascendía a 6,945 vehículos, en 1993 bajo a 210 unidades. Del mismo modo, mientras la extensión de la ciudad seguía creciendo, entre 1992 y 1994 el número de rutas descendió de 251 a 230 y su longitud en km recorridos de 8,211.5 km en 1992 a 7,957.1 km en 1994, también el número de pasajeros bajo de 2,531.3 millones en 1992 a 2,468.7 millones en 1994.

CUADRO 4
DISTRIBUCION MODAL DE PASAJEROS DE LOS ORGANISMOS
DESCENTRALIZADOS DEL D.F., PARQUE VEHICULAR, RUTAS Y LONGITUD DE
LINEA EN LA ZMCM 1992

Modo de Transporte	Pera. Transport. (millones)	Parque Vehicular (unidades)	No. de Rutas	Longitud en Km recorridos
1 AUP Ruta-100	976.4	3,860	224	7,606.8
9 STC Metro	1,436.1	2,464	9	158.0
9 STE-DF	118.8	661	18	446.7
9 Trolebús	119.0	635	17	421.7
2 Tren Ligero	6.9	26	1	25.0
Total	2,531.3	6,945	251	8,211.5
1 AUP Ruta-100	941.2	3,860	212	7,488.0
9 STC Metro	1,421.6	2,424	9	158.0
9 STE-DF	109.8	551	14	379.2
9 Trolebús	99.3	536	13	354.2
3 Tren Ligero	10.5	15	1	25.0
Total	2,472.6	6,835	235	8,025.2
1 AUP Ruta-100	921.7	4,030	207	7,389.2
9 STC Metro*	1,422.6	2,478	10	178.0
9 STE-DF	124.4	479	13	389.9
9 Trolebús	108.4	462	12	359.6
4 Tren Ligero	16.0	17	1	30.3
Total	2,468.7	6,987	230	7,957.1

* Este aumento se debe a la construcción de la línea 8 del Metro, Garibaldi - Constitución de 1917 y de la línea A con ruedas férreas, en los linderos de los Reyes La Paz, distritos electorales de gran importancia por su tamaño poblacional.

Fuentes: D.D.F., D.G.T. *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México, 1992*, México. y D.D.F., Secretaria de Transporte y Vialidad. *Anuarios de Transe y Vialidad de la Ciudad de México 1993-1994*, México.

La otra importante inflexión en la política de transporte en estos últimos años ha sido el retiro paulatino del subsidio a los demandantes del servicio. El aumento en las tarifas de los diversos medios de transporte público, el metro, el trolebús y los autobuses -de 1988 a 1992 se incrementó en un 400% al pasar de 100 a 400 viejos pesos- aunado a la desaparición de los organismos descentralizados como Ruta 100 o el STT, hacia 1999 la tarifa ya era de 1.5 nuevos pesos para el transporte eléctrico y 2.5 como mínimo para el recorrido de combis y microbuses.

7. El PIT de 1990: la Modernización del Transporte en papel

En la regencia de Camacho Solís se impulsa el primer Consejo Metropolitano de planeación del transporte. Esta coordinación de distintas instancias gubernamentales aún no se consolida debido a los cambios de funcionarios, los problemas de niveles de competencia y desigualdad de recursos. En 1990, los gobiernos del D.F. y del Estado de México, la 1era. Asamblea Legislativa del D.F. (ALDF) y la Cámara de Diputados, todos bajo la figura del *Consejo de Transporte del Area Metropolitana*, elaboran una propuesta intergubernamental única para el primer *Programa Integral de Transporte y Vialidad en 1990 (PIT)*, actualizado en 1996.¹⁴

La primera versión del *Programa Integral de Transporte* definía al transporte de personas “como uno de los principales problemas de la ciudad”. El programa tuvo como base del análisis, el estudio de Origen-Destino de COVITUR de 1983 y daba pauta a la planeación de una serie de acciones dirigidas hacia la pretendida modernización. El diagnóstico del programa delineaba 3 rubros principales: 1) la incapacidad del sistema vial para dotar de mayor velocidad al creciente parque vehicular -7km/hr promedio-; 2) el aumento y diferenciación de la necesidad de traslado de la población¹⁵; 3) finalmente, la generación de altos consumos energéticos y la alta participación en la contaminación ambiental.¹⁶

¹⁴ “...para Camacho Solís ...el avanzar en la resolución a profundidad de la problemática del transporte requería de la gestión pública metropolitana... (sin embargo) para el regente y la agenda presidencial el transporte metropolitano dejó de ser la prioridad que fue en el período de campaña y, probablemente al inicio del régimen” (Navarro:1996).

¹⁵ Trabajo y escuela como principales motivos de viaje; la mañana y la media tarde como horas pico; el noroeste y centro como las zonas de más demanda; las combis y microbuses como principal modo; la duplicidad de servicio en algunas zonas y carencia en otras; el costo del pasaje diferenciado afectando a la población de menores recursos y, la imposibilidad de seguir con los fuertes subsidios gubernamentales.

¹⁶ Mientras que los autos privados consumían 20 mil kcal por v/p y emitían al día 7,430 toneladas de contaminantes y las combis y microbuses consumían 2 mil kcal por v/p y emitían 11,840 toneladas de contaminantes; mientras que el metro y trolebús consumían sólo 319 y 212 kcal por v/p respectivamente y, 13 y 1.0 toneladas de contaminantes.

Pero la definición del objetivo central del programa se delimitó entonces sólo a

*“mejorar la calidad de los servicios, dando cobertura a zonas de menores ingresos, privilegiando el transporte colectivo sobre el individual y el eléctrico -menos contaminante- ante el automotor”.*¹⁷

Como estrategia se proyectó: 1) actualizar el marco jurídico con una nueva Ley de Transporte y sus diversos reglamentos; 2) el reordenamiento administrativo y control de las concesiones, rutas, líneas y paraderos; 3) el recambio vehicular de microbuses a autobuses; 4) eficientización en la coordinación de los organismos descentralizados; 5) reordenamiento territorial del transporte, sustituyendo autobuses y micros con trolebuses y tranvías en la zona central, introduciendo autobuses privados en zonas medias y altas, expandiendo el metro hacia corredores de demanda popular, utilizando a la Ruta-100 y las rutas concesionadas para conectar a las zonas periféricas y; 6) trenes radiales para conectar con otras ciudades cercanas.

Más en la implementación del programa de nuevo se privilegió la acción pragmática, dirigiendo los escasos recursos a programas como el “Hoy no circula” que no calculó el incremento vehicular; subsidiando sin lograr un recambio y control de combis y microbuses; fomentando cacicazgos al dirigir las nuevas rutas a zonas más rentables; y los pocos recursos aplicados al transporte eléctrico junto con los costos por la quiebra de Ruta-100, cancelaron el proyecto del metro como eje estructurador del sistema de transporte y los autobuses como conexión de las zonas periféricas, poniendo en entredicho la intención real de un proyecto público.

Si bien el programa logra en su diseño un cambio fundamental, pasar de la visión meramente técnica hacia una política de equilibrio social, con la atención a zonas de bajos recursos como Iztapalapa, Chalco, Chimalhuacán, Ecatepec, Cuatepec, Azcapotzalco y las áreas altas de Alvaro Obregón, Cuajimalpa y Tlalpan, fue la combinación de una política de restricción financiera, basando la modernización en inversiones privadas y su promoción empresarial con créditos externos, los factores que finalmente confiaron al libre mercado lo más importante y conflictivo de este proyecto integral: la reorganización del transporte concesionado.

8. Otro sexenio perdido: Diferentes gobiernos, mismas Políticas de Transporte

En el último sexenio, el Distrito Federal ha tenido dos distintos gobiernos, la regencia de Oscar Espinosa Villareal del PRI y la primera jefatura de gobierno del PRD a cargo de Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano. Aunque de distinta procedencia política y con administraciones diferentes, podemos afirmar que las acciones emprendidas en materia de transporte, en lo general, han seguido una misma lógica durante los últimos seis años: *la desconcentración y privatización del Sistema de Transporte Público de Pasajeros*; no obstante las intenciones del PIT '90, la acción pública ha dejado intacta la estructura modal de la movilidad de personas en la ciudad.

Una intensiva estructura normativa e institucional se creó alrededor del sector transporte en los últimos años con el objeto de regularlo. En 1994, el gobierno federal, el Departamento del Distrito Federal y del Estado de México conforman otra nueva *Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad (COMETRAVI)*, que sustituye al anterior Consejo de Transporte del Área Metropolitana. En 1995 se crea la nueva *Secretaría de Transporte y Vialidad del D.F. (SETRAVI)* y en 1996 se renuevan por primera vez la antigua *Ley de Transporte de 1942*.¹⁸

Entonces, la recién creada SETRAVI realizó el estudio "*Situación actual del transporte público y la vialidad*", donde se diagnosticaba de nuevo como problema principal el nulo control de la C.G.T. sobre el crecimiento del transporte concesionado de baja capacidad, combis y microbuses. Su crecimiento era exponencial, incrementando su parque vehicular entre 1980 y 1995 en 73.5%, originando la duplicación del servicio en algunas áreas rentables y, con ello enfrentamientos entre transportistas mexiquenses y del D.F. por el control de rutas. Se propuso el mismo objetivo central: una "*planeación integral metropolitana*" con el reordenamiento y recambio vehicular del transporte concesionado en Chalco, Neza, Texcoco, Tlanepantla, Naucalpan, a través de la reformulación del *Programa Integral de Transporte 1995-2000*, así como la versión 1996 del *Plan Maestro del Metro 1995-2000*.

¹⁷ p. 13 Departamento del Distrito Federal y Gobierno del Estado de México. *Programa Integral de Transporte 1990*.

¹⁸ Esta ley ha sufrido recientes modificaciones en 1998 y nuevamente reelaborada en 1999 por el actual titular de la SETRAVI, Joel Ortega Cuevas, aunque su más reciente reglamento data solamente a finales de 1997.

En diciembre de 1997, toma posesión Cuauhtémoc Cárdenas Solorzano como primer jefe de gobierno del Distrito Federal por elección directa. Bajo el lema de *“Una ciudad para todos”*, su programa de trabajo fundaba su acción en el precepto de un *Estado con responsabilidad social*. Además, en materia de transporte, la acertada crítica a la política urbana era que había

“confiado únicamente en la iniciativa privada y el mercado libre (...) el gobierno privatiza selectivamente sectores importantes de infraestructura y servicios públicos, desmantelando a la propiedad pública en beneficio de algunos intereses privados. El Estado renuncia a su responsabilidad social y se deshace de una parte de los instrumentos para cumplirla”.¹⁹

Del mismo modo, en materia de transporte el proyecto cardenista hacía una crítica contundente a las acciones que habían practicado las regencias anteriores afirmando que

“... se han estado promoviendo proyectos como el del tren elevado de El Toreo a Polanco, que se ha planteado como un servicio de alto costo y desarticulado del sistema del metro, y las denominadas vías autoexpress (los segundos pisos de peaje sobre los viaductos), dejando en prioridades menores el fortalecimiento y racionalización de los sistemas de transporte público de pasajeros a costos accesibles”.²⁰

Más la evaluación vuelve a concluir como estrategias principales los objetivos del PIT de

*“Es por ello que una de las cuestiones a las que debe asignarse la más alta prioridad, es elevar la eficiencia y capacidad del transporte público (...) Un primer paso para ello debe ser proyectar la expansión del sistema de metro y trenes ligeros como estructurador de todo el transporte público. Habrá que suspender, hasta que no se efectúe una cuidadosa y responsable revisión de ellas, las concesiones para la construcción del tren elevado y de las vías autoexpress, así como revisar el Hoy no circula, eliminando de entrada las prácticas corruptas asociadas a este programa, empezando, con prestar gratuitamente el servicio de la llamada verificación. Por otro lado deberá plantearse la sustitución gradual de minibuses y combis por equipos de superficie de mayor capacidad y eficiencia y menos contaminantes”*²¹

¹⁹Cuauhtémoc Cárdenas *Una ciudad para todos, otra forma de gobierno*, “TX: Una ciudad con transporte eficiente y aire limpio” febrero, 1997 p. 82

²⁰Ibid. p. XV

²¹Ibid. p. XVI

Sin embargo, a más de dos años de la gestión de este primer gobierno electo en la ciudad, la ausencia de hechos concretos contundentes nos permiten poner en duda la efectividad de la práctica de esta *responsabilidad social del Estado* para el transporte de pasajeros. El proyecto de reordenación y sustitución del transporte concesionado de baja capacidad, así como de hacer del Metro el eje estructurador del sistema de transporte en la ciudad, se han ahogado en la serie de gestiones desarticuladas y los obstáculos de los fuertes intereses de los concesionarios.

En 1988, un estudio sobre el transporte concesionado de Navarro y Chías caracterizaba detalladamente el estado del reordenamiento. Seguía existiendo la enorme red de complicidades y extorsión, desde la necesidad de pasar la revista vehicular, hasta la venta doble y hasta triple de placas y concesiones a líderes priistas, los que a su vez vendían influencias a sus agremiados y servían de “caja chica” a los funcionarios coludidos, un asunto de negocios, protección y control político. Esta enorme red de corrupción ha sido uno de los obstáculos más grandes en la consecución del control estatal del servicio, los intentos de regularización han sido maniatados por el poderío político y económico de importantes grupos de concesionarios.²²

El otro obstáculo para el primer gobierno electo fue la expedita obtención y efectiva aplicación de mayores recursos financieros, tanto federales, locales, como prestamos internacionales. Sin embargo, a mediados de 1998 la Secretaría de Finanzas del D.F. mostraba un *subejercicio* en la aplicación Infraestructura Urbana y Transporte de 24%, -de 3,023 mil pesos sólo se habían ejercido 2,307 mil- debido al retraso en la formalización de financiamientos para equipo de la Línea B, rezago en la licitación de materiales y refacciones del STE y anticipos a obras como la Línea 9 que aún no se realizaba.²³ De modo tal que, al llegar 1999, la Legislatura Federal rechazó una propuesta mayor de Ingresos y la redujo a 45 mil 767 millones de pesos -12% menor al año anterior-; también se rechazó la solicitud de endeudamiento de 7 mil 500 millones de pesos, permitiendo sólo 1 mil 700 millones. Así, el reajuste dejó 310 millones a la SETRAVI y 756 millones al STC-Metro y al STE. Finalmente la aplicación de recursos fue a la baja.

²² “las administraciones designadas en el D.F. siempre vieron al transporte público como fuente de ingresos para el financiamiento de campañas electorales priistas y como organizador de una red de favores que le redituaban a los funcionarios, dinero, influencia y control”, citado en Edgar Félix, *El Financiero*, 27 de agosto de 1998, p. 42.

²³ Datos obtenidos del Periódico *Reforma*, 19 de agosto de 1998, p. 4B.

CUADRO 5
REDISTRIBUCION DEL PRESUPUESTO DE EGRESOS DEL D.F. 1999

Dependencia	Presupuesto en millones de pesos		% reducción
	Solicitado	Reajustado	
Jefatura del D.F.	126,296.8	112,765.0	-11
Sría. Gobierno	1,160,395.1	1,096,859.0	-5
Sría. Finanzas	1,138,077.4	1,008,262.9	-11
Sría. Desarrollo Urbano y Viv.	190,058.8	169,695.3	-11
Sría. Obras	8,290,655.9	5,595,453.0	-33
Sría. Educ., Salud y Des. Social	2,675,951.2	2,185,899.7	-18
Sría. Seguridad Pública	8,479,962.0	7,944,780.9	-6
Sría. Transporte	347,279.3	310,070.8	-11
Sría. Desarrollo Económico	228,857.5	196,279.9	-14
Sría. Medio Ambiente	792,068.0	574,580.1	-27
Sría. Turismo	50,100.2	44,732.3	-11
Contraloría General	91,860.6	82,018.4	-11
Procuraduría del D.F.	2,546,581.1	2,114,978.2	-17

PRESUPUESTO ORIGINAL: 52 mil 354 millones de pesos, cifra 13.3% superior al monto de 1998.

PRESUPUESTO AJUSTADO: 45 mil 767 millones de pesos 12% menor a la partida ejercida en 1998.

TECHO DE ENDEUDAMIENTO SOLICITADO: 7 mil 500 millones de pesos.

TECHO DE ENDEUDAMIENTO APROBADO POR LA CAMARA DE DIPUTADOS: 1 mil 700 millones de pesos.

Fuente: Ley de Ingresos y Presupuesto de Egresos del Distrito Federal para el Ejercicio Fiscal de 1999.

CUADRO 6
RECORTES A LOS PROGRAMAS DEL G.D.F. DESPUES DE LA REDISTRIBUCION DEL PRESUPUESTO DE EGRESOS DEL D.F. 1999

Programa	Recorte en millones de pesos		% reducción
	Iniciativa Original	Monto reajustado	
Fideicomiso Casa Propia	103,749.1	9,390.0	-91
Fideicomiso de Vivienda	124,119.0	65,502.0	-47
Instituto de Vivienda	521,875.3	311,848.5	-40
Fondo de Desarrollo Económico	290,105.7	158,151.9	-45
Fideicomiso para niños de la calle	81,510.5	56,010.5	-31
Procuraduría Social	65,953.0	58,886.6	-11
S.T.C. Metro	4,500,577.0	3,760,990.2	-16
Transportes Eléctricos	818,038.0	755,818.0	-8
ALDF	398,00.0	352,212.0	-12
Tribunal Sup. Justicia del D.F.	1,172,562.5	1,037,665.9	-12
Com. De Derechos Humanos D.F.	77,618.0	68,688.4	-12
Inst. Electoral del D.F.	350,000.0	309,734.5	-12
Delegaciones	8,467,828.0	8,067,828.0	-5

Fuente: Ley de Ingresos y Presupuesto de Egresos del Distrito Federal para el Ejercicio Fiscal de 1999.

Para la evaluación de las acciones, en julio de 1999, la jefatura del GDF emitía un *Reporte Especial sobre las acciones de gobierno* el recuento en materia de transporte afirmaba

- 1) la renovación de casi 5 mil km² de carpeta asfáltica –3 mil de red vial primaria, mil 640 de red secundaria-,
- 2) 606 km² de construcción de vialidades y la construcción de 40 puentes peatonales, reforzando con ello la dirección de las acciones en materia de infraestructura vial.

Sin embargo, el panorama del servicio público de transporte de pasajeros, no era tan alentador

- 1) el programa de sustitución de microbuses por autobuses sólo había concretado el recambio de 100 unidades, quedando pendiente la asignación de la licitación de las 65 rutas pendientes de la exRuta-100 a concesionarios,
- 2) incorporando 50 nuevos trolebuses de los 200 contemplados al año y sólo 5 trenes de rodadura férrea, frente a un rezago de construcción en la Línea B del Metro, según los objetivos del Plan Maestro,
- 3) además de los revuelos políticos ocasionados por integrantes de la Liga Metropolitana de Transporte tras los intentos del programa de reordenamiento.

De la misma manera, en el “*Segundo Informe de Gobierno*” de septiembre, el recuento de la gestión de transporte entre 1997 y 1999 presentaba una situación similar, a excepción del esfuerzo por mantener la misma tarifa de transportación, no se había logrado romper con la inercia hacia la privatización y continuaba disminuyendo el otorgamiento de recursos.

En suma, la acción en este sexenio se encaminó básicamente a: 1) la actualización de los ordenamientos jurídicos, con la nueva Ley de Transporte, muy objetada por importantes grupos de concesionarios; 2) la creación de instancias para control del transporte concesionado, con la creación del Instituto de Transporte, ahora Instituto del Taxi, como centro de investigación, capacitación y planeación para el transporte concesionado y; 3) la disminución de recursos para el desarrollo de los programas de los organismos descentralizados el STC-Metro y STE.

Más allá de la idea de “modernización” del transporte

La historia del transporte en nuestra ciudad es también la historia de sus formas de movilidad. Las rupturas y continuidades en su producción muestran ciertas preocupaciones por resolver las aristas físico-demográficas, socio-económicas o políticas que se manifiestan predominantes en los distintos periodos, pero sin llegar nunca al tratamiento integral de la problemática.

En la ciudad lacustre, observamos una acción pública implícita respecto al transporte. El Estado prehispánico desarrolló una política urbana con la construcción del sistema hidráulico lagunar-insular que trazó las actuales vialidades radiales y ortogonales a partir del templo central, con canales y amplias calzadas. Tras la conquista, este equilibrio se rompió con la introducción del transporte terrestre. En la administración porfirista y con la industrialización, se delineó el primordial carácter económico de la urbe, a través de la modernización del transporte con los tranvías de vapor y los grandes proyectos de inversión pública en los ferrocarriles.

Pero en la postrevolución, la introducción del transporte automotor de combustión interna revolucionó la movilidad en la ciudad. Más, la inversión pública no planeó de la misma forma las vialidades que el servicio o la viabilidad en el uso de combustibles fósiles. El ritmo acelerado del crecimiento territorial y poblacional marcó desde los inicios de la ciudad, pero en especial en la segunda mitad del siglo XX constantes retos para la movilidad urbana.

El territorio urbano creció casi siempre más rápido que su población, sobre todo de forma irregular y con segregación de actividades, ello dificultó la capacidad pública de dotación de transporte. Y la gestión gubernamental respondió con mayor prontitud a la necesidad de infraestructura vial del servicio concesionado que a la demanda del servicio de la población residente.

Así la transportación masiva en la ciudad surge de manera no planificada. Bajo los auspicios del desarrollo estabilizador se fomentó la normatividad para la planeación urbana. El Plan

Regulador de 1950 inicia una política de planeación, refuncionalizando el espacio y permitiendo fuertes inversiones de capital en dotación de infraestructura vial y construcción del Metro en busca del desarrollo económico urbano. No fue atendido, sin embargo, el paulatino crecimiento y monopolio del servicio concesionado; las fuertes asociaciones de transportistas en la CROM, DCDF o la ACM, se ligaron entonces a los intereses particulares de la industria de la construcción, lo que finalmente los hizo predominar sobre el uso del tranvía, del autobús o del metro, desaprovechando así la vialidad ya existente para tranvías.

Las posibilidades de aplicar las innovaciones tecnológicas en los setenta, ya para lograr mayor eficiencia o menor incidencia en el medio ambiente, se vieron dependientes no sólo de la capacidad financiera gubernamental, sino también del peso de los intereses de los prestadores particulares del servicio. El gobierno de la ciudad, dejó cada vez más al servicio concesionado la responsabilidad de su dotación, y fomentó alrededor de esta relación una red de intereses particulares entre prestadores y la industria de la construcción. El resultado fue una ineficaz dotación de movilidad, que creó un círculo vicioso entre el crecimiento urbano y el crecimiento del transporte colectivo concesionado de baja capacidad que en nuestros días aún no se rompe.

En los ochenta, pese al diagnóstico del Plan de Transporte de déficit en la movilidad vial, la acción pública volvió a enfocar sus energías en la construcción de vialidades sobre el proyecto de constituir al Metro como eje estructurador del sistema. Así, se crearon organismos que favorecieron la expansión y crecimiento explosivo del transporte concesionado: COVITUR en el D.F., COTREM en el estado de México, fueron acciones contrarias a la lógica de un transporte público con la anterior creación de Ruta 100 en el D.F. o el STT en el Estado de México. Su privatización en los noventa significó el punto de inflexión en la política de transporte público. La austeridad financiera, el déficit, reducción al gasto público y el crecimiento explosivo de transportistas concesionados, terminaron por sustituir la planeación del transporte con privatización de forma muy simplista, dejando lo más importante en manos del libre mercado y la oferta privada: la reorganización del transporte concesionado.

En nuestros días, la reforma política del Estado, alcanza a la ciudad en forma de una nueva refuncionalización de su base económica. Las paulatina privatización de la disuelta Ruta-100, la

reducción de sus rutas, unidades, kilómetros recorridos y el retiro del subsidio al pasaje, han mermado el servicio. Mientras la oferta del transporte concesionado, más que regulada por el libre mercado, afianza el mantenimiento del control político y de las relaciones corporativistas.

Los buenos deseos del PIT de 1990, con su modernización y planificación metropolitana, los estudios de origen destino, los diagnósticos de aumento en la demanda pública, la actualización de la ley, el reordenamiento administrativo y control del transporte concesionado, el recambio vehicular, la coordinación de los organismos descentralizados, la reestructuración del sistema y el proyecto de trenes radiales, se han quedado en el papel sin concretarse. La implementación del programa enfocó la mayor parte de los recursos más a los programas que redituaron en una mejor percepción política del gobierno que en la real movilidad de la ciudad. El programa Hoy no circula, no calculó el efecto contrario en el aumento del parque vehicular; el de recambio vehicular de combis y microbuses favoreció más las ventas de la industria automotriz que al medio ambiente de la ciudad. En suma, el cambio de la visión técnica a la visión social observada en este Programa Integral de Transporte no desvió la atención a áreas prioritarias de la demanda, más favoreció a la industria automotriz y de obra.

En las últimas tres décadas, el transporte urbano ha sido objeto de planeación intensiva. La expansión y consolidación de la economía urbana, la saturación de la vialidad existente por predominio del transporte de baja densidad y la oferta insuficiente de un transporte público, han movido la planeación hacia la infraestructura vial, respondiendo más a la funcionalidad económica de la ciudad, que a la demanda de la población. *Ha faltado en la planeación del transporte de pasajeros, el análisis de la gestión integral de una necesidad básica de transporte eficiente y suficiente*, que pondere sobre la construcción de vialidades, el servicio, las mejores formas de transportación, flujos y volúmenes de población, la estructura desagregada de las actividades en la ciudad y el impacto al medio ambiente urbano.

Del mismo modo esta tendencia hacia la desregulación y privatización del transporte público se ha continuado en el presente sexenio, no obstante los dos diferentes gobiernos en el D.F. las políticas de transporte han apuntado a las mismas directrices. La reformulación del PIT en 1996

no reformuló ni el objetivo ni las estrategias, extendiéndose las mismas prácticas de fomento al transporte concesionado y la relación viciosa entre funcionarios y transportistas.

Tampoco el primer gobierno electo para la ciudad ha virado el rumbo sin dirección de la transportación masiva de personas en la ciudad, aún reconociendo la *responsabilidad social del estado* y la importancia de *rescatar los servicios públicos prioritarios* de los vaivenes del libre mercado al fortalecer el sistema de transporte público. Las buenas intenciones del presente gobierno, han sucumbido ante la programación similar de estrategias que no cambio en lo fundamental, se siguen asignando mayores recursos a la infraestructura vial que a la prestación del servicio, la privatización de las rutas de la extinta Ruta100, la creación de más organismos de control del transporte concesionado, sin retirar las concesiones ni tocar la red de intereses particulares, y con pocas o casi nulas acciones en materia de tren ligero, metro y tranvía.

En el capítulo siguiente, haremos un análisis más detallado del comportamiento de estos dos últimos gobiernos en la ciudad, y los rumbos que toma la gestión en los diferentes rubros que conforman la actual oferta y demanda de la transportación masiva de personas en la urbe.

Capítulo IV

El Transporte y las prioridades de la Política Urbana del sexenio

El siguiente apartado analiza detalladamente la acción gubernamental para la transportación de personas en el sexenio 1994-2000. Por una parte, el *fomento* al automóvil privado que el PIT promueve por medio de los programas *Hoy no circula*, verificaciones vehiculares, el intento de reciclamiento de autos, el *SUVA* y la creación de mayor infraestructura vial. Y por otra, la *privatización* del transporte colectivo. Por un lado, la quiebra de la paraestatal Ruta 100 que significó la inflexión en la política de transporte público urbano. Por otro, la *desconcentración* como principio único de ordenamiento del transporte concesionado. La regulación tardía con la revista vehicular, el reemplacamiento metropolitano, los centros de transferencia modal y paraderos solo fortalecieron su presencia. Mientras que, los esfuerzos del Plan Maestro del Metro, Tren Ligero, trolebuses, tranvías y la política tarifaria no ha podido revertir la tendencia.

1. La permanencia de la Política de fomento al Automóvil Particular

Hoy en día, los gobiernos de la ZMCM reconocen como prioritaria la necesidad de un eficiente y suficiente transporte de pasajeros. En 1994, más de 16 millones de personas, -el D.F. con el 53.6% de habitantes y los 27 municipios conurbados con el restante 47.6%- se movían a través de los 1,326 km² de área urbanizada. Entonces, diariamente 9 millones de personas se movían por algún transporte, 55% hacia su trabajo y 25% hacia la escuela. Cada viajero realizaba en promedio 2.3 viajes al día, de los cuales sólo el 16% utilizaban autos particulares, 55% combis y microbuses, 14% el Metro, trolebuses y tren ligero y sólo 3% autobuses o 2% taxis.

El gobierno apuntaba entonces como graves problemas: 1) altos gastos de tiempo de traslado, aprox. 15 millones de hrs/hombre diarias, entre 1.5 y 2 horas promedio por persona; 2) la contaminación ambiental por los elevados consumos energéticos, casi 20 millones de litros de gasolina diaria; 3) grandes congestionamientos viales ocasionados por un parque vehicular de 3.5 millones de automotores -de los cuales el 13.5% era transporte colectivo y el 86.5% restante era particular- que corrían por 18 millones de m² pavimentados de red vial primaria -9 vías rápidas, 23 ejes viales, 10 avenidas principales y 6 accesos carreteros de 600 kilómetros-.

CUADRO 7: CONFLICTOS DEL TRANSPORTE EN GENERAL EN LA CIUDAD DE MEXICO 1996-2000

GESTION	ACTOR A FAVOR	ACTOR EN CONTRA	ACTOR NEUTRAL
Expedición del Reglamento transporte 1997	<ul style="list-style-type: none"> Titular SETRAVI (PRI) 1997 Fernando Ramírez Aguilar 	<ul style="list-style-type: none"> Diputado ARDF (PAN) José Luis Luege Tamargo 	
Denuncia de fraude en Admons. Anteriores de la C.G.T.	<ul style="list-style-type: none"> PGJDF (PRD) 98 Samuel del Villar 	<ul style="list-style-type: none"> Titular DGST (PRI) 97-98 Fernando Peña Garavito 	
Recambio vehicular de combis A microbuses	<ul style="list-style-type: none"> Titular SETRAVI 1998 (Ex asesor B.M.) Luis Domínguez 	<ul style="list-style-type: none"> Transportistas del Estado de México (PRI) 1996 Transportistas del D.F. 	
Seguimiento del Fraude de ex funcionarios de la CGST y la Cosmocolor en 1997	<ul style="list-style-type: none"> Titular DGST (PRD) 1998 Raymundo Artís Diputado ALDF (PAN) Arne aus den Ruthen 	<ul style="list-style-type: none"> Ex Titular DGST (PRI) Fernando Peña Garavito Ex regente DDF (PRI) Oscar Espinosa Villarreal Diputados ALDF (PRI) Octavio West y Ortiz Haro 	<ul style="list-style-type: none"> Jefe del GDF (PRD)1988 Cuauhtémoc Cárdenas S Titular SETRAVI 1998 Jorge Martínez y Almaraz
Aprobación del Presupuesto solicitado para 1999 por el GDF	<ul style="list-style-type: none"> Diputados ALDF (PRD) Ricardo Martínez Atala René Arce 	<ul style="list-style-type: none"> Diputados ALDF (PRI) Octavio West y Ortiz Haro Diputados ALDF (PAN) Manuel Minjarez y Miguel Hernández Labastida 	
Creación del Instituto del Transporte 1999	<ul style="list-style-type: none"> Titular SETRAVI 1998 Jorge Martínez Almaraz Titular SETRAVI 1999 Joel Ortega 		<ul style="list-style-type: none"> Liga Metropolitana del Transporte 1999 Enrique Puebla (PRD)
Reordenamiento de la Dirección General de Servicios al Transporte 1998-1999	<ul style="list-style-type: none"> Titular SETRAVI 1998 Jorge Martínez Almaraz Titular SETRAVI 1999 Joel Ortega 	<ul style="list-style-type: none"> Trabajadores del al DGST de la SETRAVI 1998 Federación de Autotransp. del EDOMEX 1998 	<ul style="list-style-type: none"> Jefe GDF 1998 Cuauhtémoc Cárdenas S
Modificación de la Ley de Transporte para el D.F.	<ul style="list-style-type: none"> Titular SETRAVI 1999 Joel Ortega 	<ul style="list-style-type: none"> Empresas Privadas de Transporte de Carga 	<ul style="list-style-type: none"> Jefe GDF 1998 Cuauhtémoc Cárdenas S

Fuente: Elaboración propia con base en un seguimiento hemerográfico durante el período 1994-2000, con los diarios: La Jornada, el Reforma, El Día, El Universal, el Financiero y el semanario Proceso.

Pese a los objetivos del PIT de 1996, un acercamiento en el análisis del rumbo de las recientes acciones públicas para el transporte de personas en la ciudad, puede confirmar que su funcionamiento y gestión se encuentra aún muy lejos un *proyecto integral* que posibilite una movilidad interurbana más eficiente y que prepondere el uso del transporte colectivo público. Así lo confirma la gestión de los dos últimos gobiernos en el D.F., la tendencia hacia la desconcentración y privatización no se ha podido revertir, en cambio si se ha exacerbado la fragmentación en la gestión pública en los distintos modos de transporte (Cuadro 7).

a. El "Hoy no circula", Verificación y Recambio Vehicular

Aunque el PIT'96 se pronunciaba contra el fomento al auto particular, en 1995 su predominio llegaba al 75% del total del parque vehicular, transportando a menos del 25% del total de viajeros. Junto con el *Programa para mejorar la Calidad del Aire en el Valle de México 1995-2000 PROAIRE*, el PIT establecía como objetivo descentivar su uso a través de los programas "Hoy no circula" y "Verificación Vehicular"; pero finalmente éstos le fortalecieron.

En los 90's, las permanentes crisis ambientales de invierno, con su efecto invernadero que elevaba los índices de contaminación atmosférica, nos han dejado como herencia el programa "Hoy no circula" como única política gubernamental contra la polución. Más al implantar esta medida, la racionalidad ecológica estatal omite un problema más complejo: detrás de la emisión del vehículo se encuentran una serie de políticas públicas de fomento al uso del auto.

Diversos sectores sociales han mostrando un rechazo abierto al carácter coyuntural de esta acción, abogando por una política ambiental de largo plazo. Por ello, la *Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAP)* ha anunciado desde 1997 la intención de una paulatina desaparición del programa, junto con la búsqueda de incentivos para un recambio de autos particulares y colectivos. Sin embargo esta decisión no se ha concretado. Más aún, nuevas normas ambientales han vuelto más complejo y estricto el programa, logrando sólo dar prioridad de circulación a los autos nuevos e incentivando el mercado automotriz.²⁴

²⁴ La norma de contingencia del INE para la exención del programa, bajó el porcentaje de automotores que pueden cumplirla al número de modelos más recientes; fomentando la compra de nuevos automóviles.

También en este sexenio, se ha continuado la desconcentración del *Programa de Verificación Vehicular Anual y Semestral*, concesionando a particulares el servicio de los verificentros. Pero la concesión ha reeditado también como entrada de ingresos a las arcas capitalinas vía impuestos y negocio para sus concesionarios, más que en la disminución de la polución.²⁵

Desde sus inicios este programa ha tenido denuncias de corrupción en el otorgamiento de las calcomanías. A lo que se respondió primero con la concentración de las concesiones, derivando más tarde en la monopolización del servicio, pero sin lograr eliminar la corrupción. En 1996, pequeños propietarios denunciaban irregularidades en la adjudicación de las concesiones, pues se habían otorgado 19 a tan sólo 4 sociedades anónimas: HAVRE, VEDIASA, MARSA y MAC. De nueva cuenta, la acción pública se mostró más pragmática que eficaz al iniciar en 1997 otro programa de *Certificaciones y Auditorías Permanente de Verificentros*, que sólo amplió hacia el trabajo de los auditores la posibilidad de la corrupción, pero sin incidir eficazmente en el servicio de estos centros. Para agosto de 1998 ya se habían suspendido dichas auditorías. El gobierno actual tampoco ha frenado esta desconcentración. Sólo se ha implementado el mismo tipo de programas. En 1998 las *Brigadas Anticorrupción en los Verificentros* incrementaron las finanzas de la ciudad vía multas con 1 millón 076 mil pesos (Cuadro 8).

Por el contrario, se han fortalecido las concesiones. En 1999 se les autorizaba a cobrar un 14% más a la tarifa del trámite, además de lograr el permiso para efectuar el cobro de multas de tránsito y verificación. En el mismo año, el gobierno implantó el cumplimiento de estrictas normas ambientales para todos los vehículos sin importar el modelo, impulsando el cambio del convertidor catalítico se licitó de 440 centros más para la comercialización del aditamento, otra área de negocio para los concesionarios y tal vez un eslabón más a la cadena de corrupción. A más de diez años de la implantación del primer *Hoy no circula*, la política pública del transporte ha montado alrededor del uso del automóvil una serie de normas y requisitos que no han logrado incidir tanto en el mejoramiento del ambiente como en los ingresos locales.

²⁵ La tesorería del D.F. en 1996 captó 1500 millones de pesos por tenencia vehicular, 5% del presupuesto total del DDF.

CUADRO 8: CONFLICTOS DEL TRANSPORTE PARTICULAR EN LA CIUDAD DE MEXICO 1996-2000

GESTION	ACTOR A FAVOR	ACTOR EN CONTRA	ACTOR NEUTRAL
Programa "Hoy no circula" y "Doble Hoy no circula"	<ul style="list-style-type: none"> • Titular DDF (PRI) 1996 Oscar Espinosa Villareal • Titular SEMARNAP 1996 Julia Caravias Lillo 	<ul style="list-style-type: none"> • Diputado ARDF 1996 Cristina Alcayaga 	
Monopolización de los centros De verificación vehicular	<ul style="list-style-type: none"> • Empresas y Armadoras 1997 Havre, Vediasa, Marsa y Mac 	<ul style="list-style-type: none"> • Asoc. Prop. Centros Verificación del D.F. 1997 	<ul style="list-style-type: none"> • Jefe GDF (1998) Cuauhtémoc Cárdenas S
Brigadas anticorrupción y cierre de los centros de verificación vehicular del D.F.	<ul style="list-style-type: none"> • Titular SMA GDF 1998 Alejandro Encinas • Pdte. Centro Mexicano de Derecho Ambiental Gustavo Alanís 	<ul style="list-style-type: none"> • Asoc. Mex. Verificentros 1998 Pdte. Juan José Ortega • Verificentros del D.F. 1998 Representante Gustavo Rojas 	<ul style="list-style-type: none"> • Dir. SMA GDF 1998 Armando Mojica Toledo
Aumento del 14% al precio de la Verificación Vehicular	<ul style="list-style-type: none"> • Verificentros del Edomex Representante Roberto Cruz • Verificentros del D.F. Representante Gustavo Rojas 	<ul style="list-style-type: none"> • Dir. SMA GDF 1998 Armando Mojica Toledo 	<ul style="list-style-type: none"> • Titular SMA GDF 1998 Alejandro Encinas
Permiso para efectuar el cobro de multas de tránsito y de verificación vehicular	<ul style="list-style-type: none"> • Asoc. de Prop. De Centros Verificación del D.F. 1999 Gustavo Torres Anzures 		<ul style="list-style-type: none"> • Titular SETRAVI GDF 1999 Joel Ortega • Titular SSP GDF 1999 Alejandro Gertz Manero
Proyecto de Recambio Vehicular en el D.F.	<ul style="list-style-type: none"> • Industrial Jack Kahan 1996 • Regente DDF 1997 Oscar Espinosa Villarreal • Titular INE 1997 Director CESPED, 1998 Gabriel Quadri de la Torre • Dir. P.A. SMA GDF 1998 Diana Ponce Nava 	<ul style="list-style-type: none"> • SHCP 1998 • Jefe GDF 1998 Cuauhtémoc Cárdenas S. • Titular SMA GDF 1998 Alejandro Encinas 	
Proyecto "Seguro Unico para Vehículos Automotores" SUVA	<ul style="list-style-type: none"> • Asoc. Mex. Seguros 1998 • Dir. Gral. Serv. Transp. 1998 Raymundo Artiz Spiu (PRI) 	<ul style="list-style-type: none"> • Asamblea de Deudores de la Banca 1998 Gerardo Fernández Noroña • Mov. Unido de Taxistas 	<ul style="list-style-type: none"> • Jefe GDF 1998 Cuauhtémoc Cárdenas S. • PROFECO 1998 Roberto Campa Cifrián

Fuente: Elaboración propia con base en un seguimiento hemerográfico durante el período 1994-2000, con los diarios, La Jornada, el Reforma, El Día, El Universal, el Financiero y el semanario Proceso.

La idea del “reciclamiento vehicular” también rondó al gobierno del D.F. el último sexenio. En 1995 el industrial Jack Kahan proponía el recambio con una fuerte erogación al D.D.F. con la compra gubernamental de los autos viejos y la facilidad de otorgar créditos para la adquisición masiva de autos nuevos, distribuyendo los viejos a otras zonas, retirándolos de la circulación o exportándolos a Centro y Sudamérica. En 1997, el “Seminario de Vehículos Limpios” en el D.F., hizo patente la existencia tecnológica de otros autos impulsados con energías alternativas, aire comprimido, hidrógeno o seldas solares. Ello demostraba que el problema no es más la alternativa tecnológica como la práctica de la planeación pública. Más, Administración Pública entonces volvió a optar por el uso de autos de combustibles como diesel, gas natural o etanol.

En junio de 1998, la Secretaría de Medio Ambiente del D.F., retomando el sueño de Kahan, intenta impulsar de nuevo un recambio al “auto metropolitano austero” esta vez de gasolina, un prototipo producido por General Motors, Volkswagen y Chrysler con créditos sustentados por el Banco Mundial. La crítica de la opinión pública no se hizo esperar, el peligro de nuevas carteras vencidas, el déficit en la recaudación por la exención de impuestos federales ofrecida y las posibles erogaciones gubernamentales le volvieron a dar carpetazo. Pero aún queda latente la peligrosa idea de que *un recambio vehicular* por sí solo solucionará la contaminación, sin reparar en los efectos contrarios que traería al desarrollo urbano una medida de tal magnitud.

b. Pago de Tenencia, Impuestos Ambientales y Seguros

A principios de 1996, el gobierno federal anunció una inversión de 5 mil millones de dólares para comercializar *gasolina mejorada* con la reducción de sus componente tóxicos.²⁶ Con un precio menor, la gasolina *sin plomo* desplazaba al año siguiente a la tipo Nova, cuyo impuesto recabado alimentaría el *Fideicomiso Ambiental del Valle de México*.²⁷ En su aplicación, el gobierno esgrimía el precepto ambientalista de que “*el que contamina paga*”. Pero el impuesto por sí mismo no incidió tan fuertemente en el mejoramiento ambiental, que en el incremento al

²⁶ En el “Acuerdo de la Alianza para la recuperación económica” en mayo de 1997, con el argumento de que el uso de Nova destruye el convertidor catalítico, se cambió la relación de precios. El DDF incrementó el impuesto ambiental a la Nova de 1 a 4 ctvos. y de 1 a 2 por litro en la Magna Sin, quedando en \$2.47 pesos el litro de Nova y \$2.51 el de Magna Sin.

²⁷ El fideicomiso sería además destinado a 5 programas más: 1) la modernización del transporte público con 50 millones entre 1996 y 1997, 2) 47.2 millones para la integración de rutas metropolitanas con unidades renovadas; 3) Un programa de educación ambiental; 4) Programas ambientales pilotos y, 5) el mejoramiento del programas de verificación.

costo del transporte. A mediados del año siguiente, los partidos de oposición en la ALDF deploraban que de los apenas 95 millones de pesos recabados por el Fideicomiso, sólo se habían aplicado 2.4 millones para financiar el *Programa de Recuperación de Vapores* con beneficio a tan sólo 9 gasolineras en la ciudad. Hasta la fecha el Fideicomiso no ha sido tan expedito en la aplicación de los recursos obtenidos tanto como en el cobro del impuesto a la gasolina contaminante. Hoy en día el fideicomiso no ha aplicado todos los recursos en la reconstrucción de gaseoductos y las fugas al subsuelo son un escándalo en la opinión pública.

En 1998, destaca el impulso del GDF al *Seguro Unico para Vehículos Automotores (SUVA)*. Aunque asociaciones de deudores lo rechazaban desde el principio, entró en vigor en mayo de 1999. Pero su aplicación fue un fracaso para la gestión de este gobierno, pues en julio sólo 850 mil automovilistas de los 3.5 millones en la ciudad lo habían adquirido. Finalmente, con sensibilidad política, y a pesar de la pérdida financiera en publicidad de las aseguradoras, el gobierno aplazó la medida argumentando la falta de coordinación metropolitana; más la determinación fallida ya había significado un revés para el GDF. Todas estas políticas de altos impuestos al uso particular de autos como tenencia anual²⁸, verificación semestral, impuesto ambiental a la gasolina, y seguros, no han logrado en realidad descentivar su uso, pero si han creado una vasta red de intereses económicos alrededor del negocio lucrativo que significan.²⁹

c. Mejoramiento de Infraestructura Vial y Equipamiento Urbano

En la traza vial de la urbe, se ha combinado a lo largo de su historia la retícula central, los ejes viales de los setenta, los anillos concéntricos del Circuito Interior y Periférico con amplias zonas de urbanización irregular sin planeación vial, exacerbando las dificultades de conexión y los problemas de tránsito entre unas y otras. Por ello, los distintos gobiernos de la ciudad han incidido continuamente en el desarrollo de una importante estructura institucional para mejorar la estructura vial, utilizada mayoritariamente por autos particulares. Con una gran inversión en obra pública como así lo demuestra la minuciosa planeación vialidad del PIT de '96.

²⁸ En el 2000, el GDF lanza el programa "Centinela" con el propósito de erradicar el fraude en los hologramas de la tenencia vehicular. Nuevo programa, vieja táctica, el programa inútil que cuida que se cumpla el otro programa que ya se mostró ineficiente durante años, pero que consume recursos públicos.

En 1996, la SETRAVI presenta una iniciativa para “*eleva la eficiencia de vialidades primarias con construcción de segundos pisos de cuotas o vías express*” en las principales avenidas de la ciudad. La fracción perredista de la Comisión de Transporte de la ARDF censuró esta intención gubernamental señalando la falta de estudios suficientes sobre el efecto de la mejora vial, incentivando el uso del automóvil en sectores de altos ingresos y segregando de sus beneficios a la población de menores recursos, además de la enorme erogación de recursos públicos. A finales de marzo de 1997, en la versión final del *Programa General de Desarrollo Urbano* se suprime la intención de crear vías de peaje por cuotas. Pero es hasta la llegada del primer GDF cuando el proyecto de las vías “autoexpress” sobre Periférico, Viaducto y Circuito Interior se cancela, al evaluar las repercusiones que traería a la estructura urbana, la promoción al uso del auto particular, el impacto ambiental y la inviabilidad económica.

A pesar de ello, la SETRAVI en 1997 no dejó de ejercer esta continua lógica constructora. Con un presupuesto anual de 15 mil millones de pesos para el programa *de Modernización de la Infraestructura Vial*, se dió a la tarea de construcción de varios puentes vehiculares elevados³⁰ y subterráneos, sustitución de semáforos y señalización en cruces conflictivos; la instalación de 860 parabuses de ascenso/descenso de personas, que más que mejorar el servicio público en sí mismo, significó una fuente de ingreso a las arcas capitalinas, dadas las concesiones para la instalación de propaganda visual; la instalación de “cofibus” en 115 km para separar carriles de contraflujo y que al año siguiente fueron retirados dada la incidencia de accidentes viales que ocasionaban en los cruceros y vueltas continuas.

También el actual primer GDF continuó con este programa de “infraestructura urbana”, informaba en diciembre de 1998, por medio de la Sría. de Obras Públicas del GDF como avance del programa, la instalación de carpeta asfáltica en 198 km, 310 km de ejes viales, 552 de vialidades principales, 6 mil de secundarias, y repavimentación de casi 5 millones de metros cuadrados con un costo de 313 millones de pesos, pero no informó sobre la calidad del trabajo.

²⁹ En julio de 1998, 1 millón 400 mil automovilistas, el 48% del total, no habían cubierto la tenencia anual pero la Subdirección de Control de vehículos preveía ya un 5% más de recaudación que el año anterior. Reforma, 25 julio p.1b.

³⁰ En abril del 2000 se da a conocer a la opinión pública las irregularidades en la construcción de uno de estos puentes, en Cuautla, con la posible intención de lucro personal del entonces director de la DGCOSTC, Servando Delgado.

No obstante lo innegable de las mejoras al flujo vial, es notable la desproporción en el esfuerzo de la gestión pública por responder a la necesidad de avenidas del parque vehicular con fuertes erogaciones públicas; mientras se continua con la privatización y desregulación del transporte colectivo de pasajeros, argumentando la falta de recursos públicos.

Otro incentivo al uso del auto particular, fue la concesión de estacionamientos públicos, con los *Programas de Estacionamientos Públicos Subterráneos, en Vía Pública o de Parquímetro*. A pesar de que se promovían estacionamientos en zonas periféricas para desalentar el uso del automóvil en las zonas céntricas, a tres años se observa que en realidad sólo se han construido en las zonas centrales, destacando los construidos debajo del Palacio de Bellas Artes y de la Plaza Garibaldi, en pleno Centro Histórico³¹. Por su parte los estacionamientos en vía pública *Valet parking* o *Parquímetro*, concesionados por SERVIMET a OPEVSA y PARECE desde 1993, no han sido una opción real. No pudieron reducir la carga vial que provocaban, pero sí exacerbaron el descontento vecinal por los abusos de los concesionarios. El servicio sigue caracterizándose por abusos y negligencia en la atención de 1,200 estacionamientos que se han concesionado y que finalmente, ofrecen mayores alternativas al usuario del auto particular.

Finalmente queremos rescatar que, en 1998 la *SEDUVI* del GDF gestionó favorablemente la no realización de la autopista *La Venta-Colegio Militar* -un libramiento entre las carreteras de Querétaro, Toluca y Cuernavaca-. El proyecto ya había sido concesionado por la SCT a TRIBASA desde 1994, argumentando la creación de vías urbanas más rápidas. No obstante, durante 5 años atrás los habitantes de las zonas comunales y ejidales que se afectarían se habían opuesto a él, debido al impacto negativo que tendría en la agricultura, en la reserva ecológica y el crecimiento urbano. Con base en estudios ambientales del INE, se determinó la suspensión indefinida de la construcción, atendiendo a las demandas de la población residente. Pero a cambio se tuvo que aceptar que la empresa iniciara la construcción de más vialidad que conectará la zona de Santa Fe con Periférico, a la altura de la avenida Luis Cabrera.³²

³¹ En 1997 se habían construido ya 4 establecimientos en la zona central de un total proyectado de 39 subterráneos.

³² "El propósito de la iniciativa es mejorar la vialidad en la zona sur poniente de la ciudad de México (...) el nuevo trazo vial nada tiene que ver con los proyectos carreteros de pasadas administraciones, como el de Contadero-Luis Cabrera y el de La Venta-Colegio Militar" *El Universal*, sec. Nuestra Ciudad, 14 diciembre 1998, p.6.

2. La Desconcentración como Política de Ordenamiento del Transporte Colectivo

La desconcentración pública ha sido el mayor esfuerzo gubernamental a favor del ordenamiento del transporte colectivo en la capital del país. Y la necesidad de un medio ambiente más limpio, hizo integrar a la planeación ambientalista el objetivo de un transporte de pasajeros menos agresivo en el *Programa Integral para Mejorar la Calidad del Aire PROAIRE 1996* con:

- a) *Reordenación del transporte público concesionado* a través de la concesión de 207 rutas de autobuses, el recambio de 20 mil microbuses por autobuses y modernización de los autobuses *chimecos* que se desplazan en el Estado de México-.
- b) *Y El mejoramiento de la vialidad* con la implementación boyas para crear 144 km de carriles separados o “confinados para el transporte público de superficie en vialidades prioritarias” y la eliminación de paraderos irregulares de autobuses, microbuses y taxis.
- c) *Ampliación del transporte eléctrico* con la construcción de 48.5 km de Metro en los siguientes 5 años, 38 carros nuevos de tren ligero, un programa Tren Elevado y otro de Trenes Radiales y la ampliación de la red de trolebuses a 176 km.

Sin embargo, la implementación de cada una de estas tres vertientes fue apoyada distintamente. Aunque desde los ochenta, la normatividad marcaba sanción estricta ante cualquier violación del permisionario, la ley es prácticamente letra muerta. El tope tarifario obliga a los choferes a competir ferozmente por el pasaje para obtener mayor ganancia, aún violando las normas viales o negociando concesiones con *prestanombres* para disimular la concentración de permisos, haciendo de la “reordenación del transporte concesionado” una empresa realmente titánica.

La Ley de Transporte 1995 ya ordenaba la formación de sociedades mercantiles con el objetivo de ordenar rutas y propiciar el recambio vehicular. El entonces regente de la ciudad, Oscar Espinosa Villareal, firmó un *Acuerdo General para el Mejoramiento del Transporte* con dirigentes de las principales organizaciones de transporte concesionado. De este acuerdo se desprenden programas de regulación tardía como *Revista Vehicular y Reemplacamiento; Sustitución de unidades, de combis a microbuses y autobuses, Placa Metropolitana*; la creación de la *Dirección de Centros de Transferencia Modal y Modernización de Paraderos*; nuevas normatividades y *Comités de Vigilancia y Delegacionales de Transporte y Vialidad*.

a. Programa de Reordenamiento: del Registro Unico al nuevo Emplacamiento

En 1995 con el programa de *Revista y Reemplacamiento*, la SETRAVI intentó conformar un “Registro Vehicular Unico” de los concesionarios, con el objeto de controlar unidades, rutas y derroteros a través de un nuevo emplacamiento, calculado en 1997 113,056 vehículos, 49 rutas en el D.F., y 63 mexiquenses. Se constituyeron entonces 95 *Comités Técnicos de Vigilancia* con 2 mil transportistas que se certificaban a sí mismos, bajo el trámite “a la palabra”, el buen estado y la legalidad de sus unidades.³³ En 1997, el DDF reportaba sólo 113 mil unidades regularizadas, 23.6% combis y microbuses y 67.7% taxis libres y el 9.7% restante taxis de sitio. Para el Estado de México, el problema era mayor. En 1996, la Dirección de Transporte Terrestre, sancionó 6 mil colectivos por prestar servicio no autorizado, cobro excesivo de tarifas o invasión de derroteros; pero el programa *Reordenamiento del Transporte Público Mexiquense* reportó sólo 25 mil unidades regularizadas de un total de 58 mil pero otorgando otros 2 mil 626 nuevos títulos de concesión. De modo tal, que sin llevar acabo por completo el *registro único vehicular*, se dio facilidad para el crecimiento de la flota de combis y microbuses reemplacando unidades nuevas y ya existentes por igual (Cuadro 9).

Desde sus inicios, el programa de ordenamiento tuvo muchas manifestaciones de descontento y confrontación entre transportistas de las diferentes entidades estatales, debido al elevado número de unidades que circulaban ilegalmente o en aquellos casos dónde las rutas atravezaban las fronteras jurídicas y se hizo difícil la coordinación intermetropolitana de las instancias de gobierno involucradas. El sólo levantamiento y alimentación de un censo confiable, es una ardua tarea, pues el elevado número de unidades irregulares y sus intereses económicos se resolvió con la regularización, pagando algunas veces con la disidencia de muchas organizaciones de las filas del partido oficial o mostrando el poderío económico de los transportistas como un real obstáculo para el actual gobierno de oposición.³⁴

³³ En “Testimonios de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México 1994-1997”, pp. 49-50.

³⁴ En agosto de 1997, 25 mil integrantes de la organización priista “Coordinación de Transporte de México” renunciaron uniéndose al PRD y formando la “Liga Metropolitana de Transporte” en 1998.

CUADRO 9: CONFLICTOS DEL TRANSPORTE COLECTIVO CONCESIONADO EN LA CIUDAD DE MEXICO 1996-2000

GESTION	ACTOR A FAVOR	ACTOR EN CONTRA	ACTOR NEUTRAL
Programa mexiquense y del D.F. para el Reordenamiento del Transporte Público Colectivo de Pasajeros: combis y micros	<ul style="list-style-type: none"> • DGST DDF 1996 Fernando Peña Garavito • Gobernad. EDOMEX 1997 • Titular SCT EDOMEX 199/ Rodolfo Martínez Muñoz • SCT Dir. Transp. Terrestre Hilario Salazar Cruz 1996 • Daniel Aguirre Corral 1997 • Titular SETRAVI 1998 Jorge Martínez Almaraz • Com. Transp. ALDF 1998 José Luis Luege Tamargo PAN 	<ul style="list-style-type: none"> • Transportistas del Estado de México (PRI) 1996 • Org. Transportistas de Cuatro Caminos 1997 • Coordinadora Transp. Públ. Edomex, Naucalpan 1997 • Coordinadora Transp. Públ. Edomex, Neza, 1997 • Org. Transportistas de Chalco 1997 • Federación de Autotransp. del EDOMEX 1998 	<ul style="list-style-type: none"> • Jefe GDF 1998 Cuauhtémoc Cárdenas S • Acad. Especialista en transp. Ignacio López 1998 • Centro Estudios Sector Privado para el Des. Sustentable 1998 • Liga Metropól Transp. 1998 Enrique Puebla (PRD)
Programa de sustitución de unidades y reestructuración de la cartera vencida	<ul style="list-style-type: none"> • Regencia DDF 1997 • Dir. DGST 1998 Raymundo Artis Gabriel González (concesionario) 	<ul style="list-style-type: none"> • Transportistas del Estado de México (PRI) 1996 Acad. Especialista en transp. Ignacio López 1998 	
Programa de modernización de paraderos y de transferencia multimodal de transporte y Programa de Placa Metropolitana	<ul style="list-style-type: none"> • Gobernad. EDOMEX 1997 César Camacho Quiroz EDOMEX Asuntos Metrop. Enrique Jacob Rocha 1997 • Regente DDF 1997 Oscar Espinosa Villareal • COMETRAVI 1998 Srío. Héctor Guerra 	<ul style="list-style-type: none"> • Directivos Admivos. de los paraderos • Líderes de Transportistas de los paraderos de Chapultepec, Indios Verdes, Pantitán, el Rosario 	
Liquidación de la exRuta-100	<ul style="list-style-type: none"> • Regencia DDF 1997 • Sindicatura BANOBRAS Victor Manuel Adame Paez • Cons. Incautación Ruta-100 José Fco. Alvarez • Titular SETRAVI 1998 • Grupo 4 disidente SUTAU R Pde. Francisco Hdz. Garduño 	<ul style="list-style-type: none"> • SUTAU R 1997 Asesor legal Ricardo Barco Arturo Fernández Arras Srío. Gral. Leonel Villafuete • Diputado ARDF PRD José Luis Luege Tamargo 	<ul style="list-style-type: none"> • Oficialía Mayor GDF Jesús González Schmal • TSJ DF 1998 • Dir. Trabajo y Previsión Social del GDF 1998

Fuente: Elaboración propia con base en un seguimiento hemerográfico durante el periodo 1994-2000, con los diarios, La Jornada, el Reforma, El Día, El Universal, el Financiero y el semanario Proceso.

b. La imposible Sustitución de unidades y Reestructuración de las carteras vencidas

La regencia de Villareal promovió la formación de sociedades mercantiles accedando a créditos internacionales, con el apoyo de un *Fondo de Garantía* que fue creado con recursos públicos, para respaldar el recambio de combis a microbuses. La administración pública fomentó la vinculación entre permisionarios, banqueros y los grupos DINA, Mercedes Benz y MASA, que ofrecieron al DDF varios planes de venta y crédito para la sustitución.³⁵ Aunque el *Fondo* se constituyó, el programa fue un fracaso pues a finales de 1997 sólo se habían formado 7 empresas, de un total de 207 que existían con la extinta Ruta-100.³⁶ La SETRAVI del GDF, bajo la dirección de Joel Ortega, ha continuado esta tendencia a la concesión del servicio a la iniciativa privada y el impulso al Instituto del Taxi, sin reparar en las expectativas casi nulas de este proyecto, pues ha nacido con serias dificultades financieras, políticas y económicas.

Desde los primeros convenios, los transportistas han tenido dificultades para cubrir sus créditos por los efectos de la crisis económica, la congelación de tarifas al usuario, la saturación de rutas y el aumento del combustible y refacciones. El problema de las “carteras vencidas” llevó en 1996 a propietarios de estos taxis y micros a reestructurar las carteras con tasas de interés de hasta el 25% y mensualidades de 4 mil pesos a pagar a 5 años. Actualmente, en una segunda ronda de recambio –ahora de micros a autobuses–, la formación de empresas mercantiles está siendo ahogada doblemente por el natural recelo de la banca comercial para financiarlos de nuevo con la todavía existencia de pagos vencidos y sólo resultó una fuerte presión para los permisionarios por el nuevo recambio y un buen negocio para las armadoras.

El resultado del programa ha sido el crecimiento de la flota vehicular y conflictos diarios por las rutas más rentables y la constitución de permisionarios en nuevas empresas como una amenaza de nuevos monopolios. Así pues, la “modernización” del transporte concesionado no conllevó el ordenamiento, dejó intacta la estructura de gestión basada en poderes corporativos de transportistas y activó el grave riesgo de generar nuevos pulpos económicos.

³⁵ Diesel Nacional (DINA) presentó un programa que incluía la renta y venta de camiones y mantenimiento de las unidades en talleres del consorcio. También Mexicana de Autobuses (MASA) manifestó su interés por asociarse con permisionarios para la licitación de las rutas 1,2, 3, y 56, en el recambio de dos microbuses por un autobús.

c. El inconcluso Programa de Emplacamiento Metropolitano

El *Programa de Placa Metropolitana* fue implementado conjuntamente por el DDF y la ST del gobierno mexiquense, consistió en el reemplazamiento de las unidades con recorridos entre las dos entidades federativas. Para realizar el reemplazamiento se debió realizar primero el Registro Vehicular. En 1995 la SETRAVI hizo un primer levantamiento de organizaciones, unidades, rutas y ramales encontrando casi 28 mil unidades sólo en Ecatepec, Tlanepantla y Naucalpan. En 1996 se agregó Chalco con 1500 unidades, 15 organizaciones mexiquenses y 7 del D.F.; Texcoco con 1247 unidades, 10 organizaciones mexiquenses y 2 del D.F.; y Nezahualcoyotl con 7900 unidades, 44 organizaciones mexiquenses y 14 capitalinas.

No obstante este recuento, a finales de 1996 sólo se habían entregado 2 mil placas a unidades mexiquenses y 100 a unidades del D.F., de un total de 32 mil placas que se consideraban por su recorrido como unidades metropolitanas. En 1998, la Coordinación Metropolitana entre el GDF y señalaba apenas un 30% de avance, entregando 13 mil placas, pese a los esfuerzos de acelerar este programa, aún no hay un control total sobre este servicio concesionado.

Sin embargo, en 1999, bajo la nueva titularidad de la SETRAVI del GDF con Joel Ortega Cuevas, se impulsa otra dotación de 18 mil *nuevas* concesiones tanto a taxis particulares y colectivos, argumentando la “regularización de los ya existentes y su ordenamiento”, aportando un incremento sustancial al enorme parque vehicular de baja capacidad. Cabe destacar que bajo esta nueva titularidad, el antes titular de STE en la regencia de Villareal, había iniciado un nuevo período de fomento al transporte concesionado de baja capacidad. Se ha diseñado un sofisticado proceso para incorporar nuevos concesionarios al servicio legalizado, desde la solicitud de sus concesiones hasta la entrega de placas, a decir de muchas de las organizaciones de permisionarios de distintos partidos y procedencias políticas, no se han eliminado las prácticas de corrupción con esta nueva administración, pero si se han fortalecido liderazgos.³⁷

³⁶ La DGST en 1997 reconoce una cartera vencida de 639 millones de pesos, afectando al 31% de los permisionarios, mientras que para El Barzón, el impacto afecta al 70% de los transportistas.

³⁷ En marzo del 2000, se cumplía el plazo para el recambio de 3 mil 500 unidades modelo 89, de los cuales sólo 800 había ingresado a un plan de financiamiento. Mientras el director del Instituto del Taxi declaraba la no prórroga, organizaciones de taxistas anunciaban movilizaciones en demanda de un nuevo período de regularización de los autos viejos.

d. Los Centros de Transferencia Multimodal y Modernización de Paraderos

En 1996, se licitó a ICA la construcción de paraderos y centros de transbordo multimodal con el propósito de erradicar el caos vial originado por los puntos de llegada y salida de las rutas. Con un costo de 500 millones de pesos se realizaron los paraderos en los metros de: Indios Verdes, que se calcula tenía una transferencia de 550 mil personas diarias; el de Pantitlán con 600 mil personas; el de Observatorio con 320 mil y el de Chapultepec con 300 mil personas. Sin embargo, el establecimiento de paraderos ha derivado en conflictos por el pasaje entre transportistas mexiquenses y del D.F. dentro de los centros de transferencia, corrupción por la venta de espacios para su parada, invasión de las rutas y fomento de ambulante en estos sitios.

En 1998, la DGST realizó estudios de aforo vehicular, encontrando para Indios verdes 7,200 unidades y 46 rutas diarias; para Pantitlán 3,300 unidades y 30 rutas; para Chapultepec 1,800 unidades y 11 rutas; para el Rosario 1,500 unidades y 23 rutas y para Taxqueña 1,100 unidades y 24 rutas.³⁸ A este aumento explosivo en el servicio concesionado, se responde con mayor infraestructura, recientemente, el actual titular de la SETRAVI ha declarado su intención de reubicar los paraderos hacia el Estado de México, lo que significaría una erogación similar a la de hace tres años en su construcción “porque la mayoría de las rutas son mexiquenses”.³⁹

e. Nueva normatividad y el Banco de Batos sobre Legislación y normas del Transporte

No obstante desde 1995, la Dir. Gral. Normatividad elaboró nuevos reglamentos de *Transporte de Pasajeros; Registro Público del Transporte; Procedimientos para fijación y modificación de Tarifas del transporte Público de Pasajeros; Tránsito y de Estacionamientos* y un *Banco de Legislación y Normas Técnicas referidas al Transporte* como fuente de información sobre las funciones de instituciones federales y nacionales, éstas parecen no haber incidido en el mejoramiento del servicio.⁴⁰ En 1996 se aprueban reformas a la Ley, entre las que destacan la creación del Consejo Asesor de Transporte, Comité de Seguridad Vial y el Centro de Estudios y Capacitación y un Fondo de Promoción para el Financiamiento del transporte público.

³⁸ Informe de la DGST, Reforma, Ciudad, 7 de agosto de 1998, p.3.

³⁹ La Jornada, 9 de marzo del 2000 p. 16.

Este recuento reciente de la política nos permite confirmar que la desconcentración del transporte colectivo y el proceso de privatización por la limitación y carencias de la oferta estatal ha confiado a la organización empresarial la eficiencia del transporte, simplificando la tarea de planear al poner en manos de la iniciativa privada la reorganización del transporte, sin tocar los nexos de corrupción, sin romper sus controles políticos y económicos.

3. La inflexión en el Transporte Público: Quiebra de Ruta-100 y su concesión

Durante 14 años, *Autotransportes Urbanos de Pasajeros RUTA-100* fue el servicio público de transporte que ofrecía el gobierno capitalino, su tarifa subsidiada, prueba de su papel dentro del espectro de la política social, era una de las bases de la gobernabilidad urbana. Sin embargo, en abril de 1995 autoridades judiciales declaran su quiebra bajo el argumento de la restricción de recursos, los fraudes y el quebranto patrimonial que reportaban los estados financieros; siendo así alcanzado por la privatización, dada la carencia de oferta estatal. El DDF reconocía que *“la promoción de la quiebra tenía el doble objeto de modernizar el servicio público en autobús y finiquitar el excesivo costo que la empresa imponía al erario público”*.⁴¹ Esta declaración de la quiebra de Ruta-100 no fue una más de las tantas acciones modernizadoras, fue la *inflexión en la política*, el viraje opuesto a la consolidación de un transporte colectivo público eficiente.

A pesar de la fuerte oposición del Sindicato Unico de Trabajadores Ruta-100 *SUTAUR*, la SETRAVI resolvió con mano dura y sin medir las consecuencias su quiebra. Designó al Banco Nacional de Obras *BANOBRAS* como síndico para prestar el servicio provisional, liquidó a los trabajadores e informó a la ARDF y al Congreso de la quiebra y convocó a la licitación de las rutas. Para dirimir el conflicto se concretó la aprensión de los líderes del *SUTAUR*, no obstante el asesinato de Abraham Polo Uscanga, quien investigaba las acusaciones de los líderes, y la liquidación de los trabajadores, la exigencia de libertad de sus líderes y el esclarecimiento del homicidio, significó desgaste político para la administración capitalina.

⁴⁰ El Banco de Legislación y Normas Técnicas del Transporte tenía recopiladas en el nivel de la SETRAVI en 1997 un total de 118 acuerdos jurídicos, 94 Normas Oficiales Mexicanas, 56 proyectos de NOM, 30 Decretos, 27 leyes con sus reglamentos, 20 manuales, 11 Planes y Programas y 5 Convenios. En *“Testimonios de Transporte....”*, p. 31.

⁴¹ En *Testimonios de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México 1994-1997*, DDF, SETRAVI, p. 69.

En 1996, el gobierno licita por primera vez los servicios de la ex Ruta-100. Con concesión por 10 años y 10 millones de pesos, “Transportes y Servicios Terrestres” del grupo MASA, se adjudicó 25 rutas al sur de la ciudad. Entonces el DDF, la ARDF y una *Comisión Plural* del sindicato firmaron un *Acuerdo Político* para otorgarles una concesión de sólo 2 empresas con 31 rutas a los ex trabajadores sindicalizados; con liquidaciones colectivas, y empleo solo a 3 mil trabajadores en las nuevas rutas. Las empresas creadas para SUTAU por asignación fueron: “17 de marzo” que opera los módulos 10 y 13 y “Siglo XXI” con los módulos 20, 41 y 51. Estas sociedades mercantiles fueron las únicas en iniciar su funcionamiento en 1996. Hacia 1997, se adjudicó 11 rutas más a “Servicios a Pasajeros y Transportes Belisario Domínguez”.

Si el ritmo de las concesiones había sido lento con el DDF, a la entrada del GDF se paralizó. En 1999 se declaró desierto el concurso para licitar 17 de las 65 rutas restantes de Ruta-100. En enero del 2000, la SETRAVI crea un organismo llamado *Red de Transporte de Pasajeros*, con el objetivo de dotar de 500 autobuses para zonas medias y de alta montaña, a través de un crédito internacional de 300 millones de pesos gestionado por BANOBRAS, pero sin el objeto de conformar una alternativa al transporte concesionado, pues “no se prevé una readecuación de derroteros, para evitar que el servicio del gobierno capitalino compita con las rutas de concesionarios”⁴².

Desde la quiebra, la sindicatura de BANOBRAS opera *provisionalmente* el resto los derroteros de exRuta-100, pero modificando el servicio en detrimento. Se redujo las rutas a los corredores viales prioritarios, con cobertura sólo al D.F. en 1995. En 1997, había sólo 26 módulos y 185 rutas –22 menos que antes de la quiebra-, bajando de 4 mil a 2 mil 600 el número de autobuses, con 32% menos de personal, y disminuyendo el servicio a 2.4 millones de viajes persona al día, el 6.8% del total de viajes en la ZMCM. El decreto de quiebra de Ruta-100, sin una planeación rigurosa de su concesión a privados, es también producto de una gestión pragmática, marcando el paso definitivo hacia el reinado del transporte concesionado, dejando el control de sus derroteros a transportistas mexiquenses, mientras que en el D.F. su concesión está paralizada.⁴³

⁴² Joel Ortega, titular de la SETRAVI, GDF, Jornada 17 de marzo, 2000.

⁴³ Ahora los trayectos son cubiertos por organizaciones mexiquenses dirigidas por Vicente Coss, en Ecatepec, Axel García en Atizapán, Guadalupe Uribe y Román Dávila en Naucalpan, Adolfo Toledano en Texcoco y Antonio Abovtes en el área de Chalco-, mientras que en el D.F. su concesión está paralizada.

4. La Política de Transporte Público Masivo, aún en papel

Pese a los esfuerzos planeadores del último sexenio de fortalecer un transporte público basado en el Metro, son pocas en realidad las acciones que han tendido hacia esta dirección. Las intenciones de crecimiento del metro han sido cumplidas muy lentamente debido a los recortes presupuestales; la ampliación de nuevas líneas de trolebuses no inciden en el incremento modal de pasajeros transportados y; el proyecto de Trenes Ligeros han quedado hasta ahora en papel. Más en 1999, el GDF contribuye con una propuesta novedosa de constituir un “Ferrocarril Suburbano” a través de una empresa paraestatal, lo que parece abrir el rescate de la empresa pública en transporte, devolviendo a la acción gubernamental la conciencia de esa pretendida “responsabilidad social” del Estado, al menos la del GDF en materia de transportación.

a. Los buenos deseos del Plan Maestro del Metro y Trenes Ligeros

La planeación de la Red del Metro comienza en los sesenta con la construcción de las 3 primeras líneas con 35.9 km. En esos años se elabora la primera versión del Plan Maestro del Metro que agrega 34 km más, con las ampliaciones a la línea 3 y la construcción de las líneas 4 y 5. En los años ochenta se amplían las líneas 1, 2, 3 y se pone en servicio las 6, 7 y 9 con 124 km. Hacia 1985 se actualiza el Plan con base en la encuesta Origen-Destino de 1983. Entre 1987 y 1988 una nueva versión del Plan se ajusta para construir la Línea A y modificar el trazo de la línea 8 y B, denominada línea 10 hasta 1994, poniendo en operación 32.4 km. Entre 1993 y 1994, el STC-Metro confía al INEGI la realización de una segunda encuesta Origen-Destino y el COVITUR licita la segunda actualización del Plan Maestro a ICA, presentados en 1996.

Con una inversión de 2 mil 800 millones de pesos, la última regencia de la ciudad concentró sus acciones en la lenta continuación de la línea B sin terminarla⁴⁴; el mantenimiento de las líneas en operación, las 154 estaciones y 289 trenes de rodadura neumática y 20 de rodadura férrea⁴⁵, además de la reestructuración de su Dirección de Operaciones (Cuadro 10).

⁴⁴ El Dir. Gral. del STC-Metro, Alfonso Caso Aguilar informaba en 1996 la adjudicación de un crédito por 116 millones de dólares para la adquisición de 13 trenes con 78 carros de rodadura férrea a la empresa Bombadier-Concarriil para la línea Pantitlán -Los Reyes, la Paz; con ello se esperaba “sustituir 22 mil autos particulares y 2 900 microbuses, evitando la emisión de 6 mil toneladas de monóxido de carbono”. Jornada, 4 septiembre, p. 19.

⁴⁵ En un informe de 1997 del STC-Metro se consigna que los programas de mantenimiento del material rodante alcanzaron un 110.1% de cumplimiento en 1996. Y hasta mayo de 1997 un 50% en el mantenimiento sistemático.

Más esta inversión no logró elevar la proporción de pasajeros transportados por el Metro dentro de la distribución modal de la ZMCM, el balance final de indicadores de éste servicio, al igual que los de Ruta-100, reflejan una continua disminución de pasajeros, de 1 mil 474 a 1 mil 425 millones entre 1995 y 1996, y hacia la 1997 se calcula en 1 mil 115 millones.⁴⁶

A finales de 1997, la regencia entregó a la ALDF una versión actualizada por ICA del *Plan Maestro del Metro y Trenes Ligeros*. El plan se formuló apoyándose en una sofisticada base de datos metropolitanos de diagnósticos y pronósticos demográficos, urbanos y de movilidad; con avanzadas técnicas de procesamiento se calculó escenarios de generación, atracción y distribución de viajes; simulación de las mejores opciones de planeación, con un análisis de costo-beneficio, el impacto social, urbano y ambiental en cada propuesta.⁴⁷

El Plan programaba a largo plazo la meta de 32 líneas y 836 km, 33.4% en el Estado de México y 66.6% para el D.F. para el año 2020. A corto plazo, es decir al 2003, se definía la ampliación de la línea 7 sur Barranca del Muerto-San Jerónimo; de la 8 norte Garibaldi-Indios Verdes y al sur Escuadrón 201-Acoxta; la construcción de la nueva línea 12 Atlalilco-Mixcoac; todo ello con una inversión de 16 mil millones de pesos. Al 2009, la prolongación de la línea 4 Martín Carrera-Santa Clara y la línea 5 Politécnico-Tlalnepantla; además de una nueva línea 13 Central San Lázaro-Tlatelolco; para llegar al 2020 con 14 líneas sobre neumáticos y 3 líneas más con rodadura férrea, 10 líneas de tren ligero y un total de 483 km de longitud. De este programa completo, para marzo del 2000, el titular de la SETRAVI, Joel Ortega, solo anunciaba el “el análisis de ampliar la línea 3 del Metro de Indios Verdes a San Juan Ixhuatepec y la factibilidad de la vía del Ecotrán de Buenavista a Barrientos.

⁴⁶ Datos de la Gerencia de Planeación del STC-Metro a julio de 1997.

⁴⁷ Cabe destacar que la evaluación de las opciones fue determinada por consenso entre la SETRAVI, la SEDUVI, la UAM, el STC y la propia ICA, bajo los siguientes criterios en orden de importancia: 1) mayor captación de usuarios; 2) ahorro de horas hombre; 3) sustitución de otros medios; 4) mejor distribución de carga en la Red; 5) adquisición obligada de predios; 6) servicio a zonas de bajos ingresos y, 7) concordancia con otros programas. *Plan Maestro...*, p. 16.

CUADRO 10: CONFLICTOS DEL TRANSPORTE COLECTIVO PUBLICO EN LA CIUDAD DE MEXICO 1996-2000

GESTION	ACTOR A FAVOR	ACTOR EN CONTRA	ACTOR NEUTRAL
Continuación de la construcción de la Línea B del Metro	<ul style="list-style-type: none"> • Jefe GDF 1998 Cuauhtémoc Cárdenas S • Titulares SETRAVI GDF Jorge Almaraz 1998 • Joel Ortega 1999 	<ul style="list-style-type: none"> • Asociación de Vecinos de Santa María la Rivera 1998 • Comité de Vecinos y Comerciantes de Sta. Ma. R • Sindicato Trab. STC-Metro 	<ul style="list-style-type: none"> • Delegado en Cuauhtémoc GDF 1998 • Jorge Legorreta Gutiérrez
Licitación de 28 trenes a ICA para la Línea B del Metro	<ul style="list-style-type: none"> • Bombadier-Concarril • Dir. STC-Metro 1997 Luis Canut Abarca • Diputado ARDF (PRI) José Luis Luegoe Tamargo 	<ul style="list-style-type: none"> • SECODAM 1997 • Centro de Estudios Avanzados del IPN 1997 • Sindicato del STC-Metro Everardo Bustos López 	<ul style="list-style-type: none"> • Jefe electo GDF 1997 Cuauhtémoc Cárdenas S. • Titular SOS GDF 1999 César Buenrostro
Disidencia en el Sindicato de trabajadores del STC-METRO	<ul style="list-style-type: none"> • Sindicato Nal. Trab. Democraticos del Metro • Diputado ARDF 1999 Francisco Ortiz Ayala PRD 	<ul style="list-style-type: none"> • Dir. STC-Metro 1999 Luis Benítez Esparza (ICA) • Sindicato del STC-Metro Fernando Espino Arévalo 	<ul style="list-style-type: none"> • Jefe GDF 1999 Cuauhtémoc Cárdenas S. • Titular SOS GDF 1999 César Buenrostro
Petición de un aumento salarial del 80% al STE	<ul style="list-style-type: none"> • Trabajadores 1999 Alianza de Tranviarios de Mex. 	<ul style="list-style-type: none"> • Titular SETRAVI 1999 Joel Ortega 	<ul style="list-style-type: none"> • GDF 1999 Oficialía Mayor
Proyecto del Tren Elevado Metropolitano de Santa Mónica a Bellas Artes a Polanco	<ul style="list-style-type: none"> • Empresas Tribasa, Bombadier y Riobob • Titular SCT Mexiquense Rodolfo Martínez • Titular SETRAVI 1998 Jorge Martínez Almaraz 	<ul style="list-style-type: none"> • Asociones de residentes de Polanco 1995 a 1999 	<ul style="list-style-type: none"> • COMETRAVI 1998 Subsrio. Pedro Ettiene • Jefe GDF 1998 Cuauhtémoc Cárdenas S • Gobernado del EDOMEX César Camacho Quiroz
Planeación de la línea del Ferrocarril Suburbano de Huetuoca a Buenavista	<ul style="list-style-type: none"> • Dir. SCT 1998 Oscar Corzo Cruz • Empresas: Alstom, CAF, Aletrans, Bombadier, Sumitomo y Metrovias. • SEDUVI GDF 1998 • SCT EDOMEX 1998 	<ul style="list-style-type: none"> • Consejero Ciudadano en Magdalena Contreras Carlos Hernández Valdés • Trabajadores de FFCCNN 	<ul style="list-style-type: none"> • Regente DDF 1997 Oscar Espinosa Villareal

Fuente: Elaboración propia con base en un seguimiento hemerográfico durante el período 1994-2000, con los diarios, La Jornada, el Reforma, El Día, El Universal, el Financiero y el semanario Proceso.

En un primer análisis de esta nueva versión del Plan Maestro, la fracción del PRD en la ARDF, denunció que éste preservaba “la tendencia privatizadora, sin pretender revertir el uso de transporte concesionado” al atender sólo el 20% del área urbanizada. Y a decir verdad, si bien, el plan mostraba un trabajo sofisticado de proyección y planeación metropolitana, sus objetivos de atender las líneas de mayor intensidad entre el D.F. y los municipios conurbados y propiciar el equilibrio de la movilidad en la red de transporte masivo no pesaron lo suficiente para ser la prioridad en la elección de las opciones a realizar, privilegiándose las líneas al surponiente. Las cifras de transportados confirman que no se revirtieron las tendencias del predominio de combis y microbuses, más el Plan sí han significado grandes erogaciones al DDF.

En 1998 el GDF dió continuidad al plan, reinició los trabajos de las líneas 8 y B, esta última incluso con la oposición vecinal. Además en 1999, tras la denuncia de las anomalías en la adjudicación de la licitación de 28 trenes a Bombadier Concarril encontrada por la SECODAM en auditoria interna realizada a la anterior administración de la SETRAVI y del recorte presupuestal, el proyecto se redujo a los linderos del D.F. Pero se inició la rehabilitación de 23.4 km de la Línea 2 a cargo de ICA⁴⁸; la compra a Bombadier- Concarril de 5 trenes nuevos para la línea A⁴⁹ y la intención de comenzar en el 2000 la línea 12 y continuación de la línea 7.

Los recortes presupuestales, con Joel Ortega al frente de la SETRAVI, también repercutieron en las relaciones laborales del STE, dónde se mostró un grupo de trabajadores disidentes del Sindicato inconformes con la dirigencia y el nuevo director, conformando en 1998 *el Sindicato Nacional de Trabajadores Democráticos*. A fines de 1998, con una inversión de 40 millones de pesos y la licitación a Bombadier Concarril, se inició las reparaciones de la línea de Tren Ligero Tasqueña-Xochimilco, para un sistema de protección eléctrica y mejoramiento del sistema neumático, del control de puertas y diversas obras de mantenimiento. No obstante los esfuerzos de planeación del Metro su aplicación seguirá en papel mientras la restricción de recursos y la consecución de créditos no sea la prioridad en la política pública de transportación.

⁴⁸ Con un financiamiento de 82 millones de dólares del Banque Nationale de Paris al gobierno capitalino, informaba el gerente general de las líneas 2, 5 y 6, Luis Canut-Abarca, Financiero, 15 de mayo de 1998, p. 22.

b. Las mejoras al Sistema de Transportes Eléctricos: Trolebuses

En el trienio 1995-1997, la SETRAVI realizó trabajos de mantenimiento general en el STE.⁴⁹ Se llevó a cabo el *Programa de Expansión y Modernización* de trolebuses que permitió su crecimiento con 3 nuevas líneas en 1995 –del Eje 5 Oriente al metro Iztapalapa con 18.5 km; del metro Escuadrón 201 a la Unidad Habitacional CTM-Culhuacán con 15.3 km y; del metro la Villa a Garibaldi con 11.6 km-. La adecuación de 4 líneas más en 1996, Indios Verdes-La Villa; La Villa-Hidalgo; Hidalgo-Indios Verdes y; Calzada de la Virgen-Villa Coapa, con una red de 15 líneas y una longitud de 385.7 km. También en 1995, se amplió el extremo sur de la línea de Tren Ligero, de av. Cuauhtémoc hasta av. Morelos, llegando a la estación Embarcadero en el centro de Xochimilco con una longitud que alcanzó los 26.8 km y 10 trenes en horas máximas, hasta 1996 cuando 9 trenes de Bombadier-Concarril se suman para llegar a 19 unidades. Y en 1998 el GDF licitó a MASA la construcción de 150 trolebuses para 4 líneas –75 en operación desde 1999-, con un crédito de 409 millones de dólares del B.M.

En total el STE, pasó de 13 líneas y 331 km en 1994 a 17 líneas y 410 km en 1997, con un incremento de 78.8 km. Sin embargo, también aquí podemos observar una ligera baja en el volumen de pasajeros transportados al final del trienio. En 1995 se transportó 168.4 millones de pasajeros -de ellos el 84.7% eran usuarios de trolebús y 16.3% de tren ligero-; en 1996, bajó ligeramente en 3.4% el número de transportados -81.4% en trolebús y 19.7% en tren ligero-; más para 1997 se calcula bajó a 102 millones de pasajeros, un 1.6% del total de la distribución modal de transporte de la ZMCM.

Respecto a la línea del Tren Elevado Metropolitano, planeada ya en el 'PIT'90, con un trazo inicial de 20 km de Santa Mónica a Bellas Artes y un costo global de 124 millones de dólares, para cubrir una demanda de 10 millones de pasajeros y enlazar zonas industriales, comerciales, de servicios y negocios. En 1993 se concesiona al "Grupo Metropolitano de Desarrollo" , signando los acuerdos entre el DDF y el gobierno del Estado de México en 1994.

⁴⁹ 13 en septiembre de 1998 con un costo de 114 millones de dólares y tres en este febrero de 26.46 millones más.

⁵⁰ En 1995 se rehabilitaron 85 trolebuses que se pusieron en funcionamiento en la Programa de Operación de 1996, sumando 442 trolebuses inventariados, 341 en operación, 68 en mantenimiento menor y 33 restantes en mantenimiento mayor. En 1997 bajo el parque en operación a 330. En *Testimonios de Transporte...*, p.83.

Desde entonces se ha venido postergando su realización por la oposición de residentes de Polanco, las condiciones financieras y la oposición de la SEDENA por el paso cerca de sus instalaciones. Los concesionarios Bombadier, Tribasa y Riobob, en 1998 presentaron una nueva alternativa de Barrientos-Buenavista-Chapultepec, con 31.5 km y 330 mil pasajeros al día y un costo de 747 millones y la concesión por 30 años, pero aún sin respuesta favorable.

En junio de 1997 diversas instancias del GDF –Sria. de Finanzas, la SEDUVI, la SOS, la SSP, la SETRAVI- y la S.C.T., inician el levantamiento del ferrocarril México-Cuernavaca, en su tramo de Magdalena Contreras a Ejército Nacional, luego de que FFCCNN de México cediera al DDF el derecho de vía de 20 kilómetros de red ferroviaria para utilizarse en una línea semiconfinada para un tren suburbano, desde Magdalena Contreras a Cuatro Caminos, con una longitud de 24 km, conexión con las líneas 1, 2, 7 y 9 del metro y una transportación de 42,000 pasajeros al día. Hasta ahora, dicha línea que sustituiría al ferrocarril de Cuernavaca, no se ha concretado, pero en 1998 la SCT reactivó la intención de impulsar el “Ferrocarril Surbano” de Buenavista-Cuautitlán-Huehuetoca, calculando 45 mil pasajeros diarios, una longitud final de 239.5 km y un costo de 562 millones de dólares. La particularidad de esta nueva propuesta es proponer un esfuerzo tripartita entre los gobiernos federal, del DF y del Estado de México en la conformación de una paraestatal para su concesión y licite la obra de la línea y su operación.

Si bien aún no se concreta, este proyecto podría romper con la tendencia desconcentradora y de privatizaciones⁵¹. Al comenzar a dirigir no sólo recursos económicos, sino de derechos de vía y el esfuerzo conjunto de los dos gobiernos de la ZMCM para dar una alternativa al automotor y fomentar una transportación masiva más económica que el propio metro, al aprovechar kilómetros de antiguas vías, reviviendo así el utilísimo uso del tranvía. Más este proyecto tendrá que ser reforzado con la mejora de prestaciones de los trabajadores ferrocarrileros.⁵²

⁵¹ Un reporte del Banco Mundial indicaba que entre 1995 y 1999 México realizó la privatización de empresas públicas con un monto total de 7 mil 188 millones de pesos, de lo que “una parte significativa fueron generados por la privatización de ferrocarriles, distribución de gas, aeropuertos, puertos y almacenes”, Jornada, 16 de abril del 2000.

⁵² Javier Moctezuma Barragán, titular de la STPS informaba en abril del presente que entre los sectores laborales menos favorecidos en sus huelgas estaba el ferrocarrilero con un aumento del 12%. Jornada 7 abril, 2000.

c. La Política Tarifaria, el último bastión en pie

Desde 1996, el DDF introdujo *abonos multimodales* que permitían el uso del transporte gubernamental a un costo menor que el ofrecido por concesionarios. Más este subsidio tenía como dificultades, una baja emisión, 900 mil abonos no eran suficientes para todos los posibles usuarios de bajos recursos y además no había un criterio selectivo para el subsidio. En 1997 la Procuraduría Social del DF recomendó modificar el sistema, a lo que se respondió retirando los abonos y descuentos del transporte concesionado a estudiantes, ancianos y discapacitados. Además, SETRAVI normó bajo el Reglamento de Tarifas de 1997, un incremento anual del pasaje según la inflación, calculada por BIMSA, sobre los costos de operación, la reducción de subsidios a los concesionarios y a los pasajeros, reduciendo con ello, el subsidio tarifario.

Entonces legisladores locales del PRD de la ARDF se opusieron a la iniciativa, afirmando que el abono no debería ser visto no como una carga financiera sino como un subsidio a sectores sociales vulnerables. Pero la entrada del GDF, no restituyó finalmente el subsidio al transporte público a través del *abono*. La actual administración sólo ha podido mantener la tarifa de 1.5 pesos por pasaje, no obstante la petición de las direcciones del STC-Metro y del STE de un aumento en la tarifa. A principios de 1999 se cancelaron las planillas-abono que daban un ahorro de 6.50 pesos por los problemas de su falsificación. Más este esfuerzo por conservar el precio del pasaje de metro y trolebús por el GDF es el último bastión de la acción pública que da continuidad a la intención de fomento del transporte público colectivo.

Los esfuerzos por mantener subsidio tarifario al transporte gubernamental, parte de esa concepción de la “obligación social del estado” dado el empobrecimiento de grande sectores de la ciudad que rompe con la tendencia de la desregulación, el desmantelamiento de Ruta-100, la restricción de recursos al metro y trolebuses, la tolerancia y apoyo a combis y microbuses concesionarios. Sin embargo, por si sola, esta política no restituirá al transporte público su capacidad de incidir en una movilidad eficaz y eficiente como parte de las acciones gubernamentales. Para ello, se requiere el regreso a la política y gestión que de prioridad de acción y recursos al transporte colectivo público, sobre la proliferación de combis, microbuses y autos privados, la verdadera planeación de un Sistema de Transporte Público.

La Planeación del Transporte como prioridad de la Política Urbana

No obstante el balance que el *PIT'96* hacía sobre el déficit de transporte público en la ciudad, la política pública del presente sexenio ha mantenido su fomento al uso particular del auto y continuado la deconcentración del transporte público, mayormente en manos de concesionados, mostrando con ello una fragmentación de la gestión en las distintas áreas de este sector, que no consolidan el objetivo de la planeación de fortalecer el uso del transporte público colectivo. El programa Hoy no circula, una solución pragmática contra la polución, y que ha mostrado su ineficiencia durante más de diez años, llegó para quedarse, no obstante el reconocido fomento a la industria automotriz y la segregación de movilidad a sectores de bajos recursos. Alrededor de él, otros programas como la Verificación Vehicular, han sido objeto de desconcentración, consolidándose más como áreas de lucro y monopolización para privados y “caja chica de funcionarios corruptos”, que como programas eficientes, llegando al extremo absurdo de programas que vigilen el cumplimiento de otros anteriores que ya se han mostrado ineficaces.

Por otro lado, la política de hacer más caro el uso del auto particular, sólo significó el golpe económico a los sectores medios más vulnerables, pues no se ofreció una alternativa verdadera de transporte público y en cambio se extendieron las áreas de posible especulación y corrupción alrededor de su uso. La corrupción en la entrega de calcomanías de tenencia, el no uso del impuesto a la gasolina, la gestión fallida del GDF en recursos como el SUVA, explicitan el límite que el automovilista está dispuesto a pagar para usar su automóvil y la imposibilidad del gobierno para hacer valer medidas tan absurdas como innecesarias.

Sin dudar de los beneficios que trae para la ciudad el mejoramiento de la infraestructura y equipamiento vial, es notable el esfuerzo desproporcional que la acción gubernamental hace en la materia. No obstante el recorte financiero, el gobierno de la ciudad ha dado continuidad a la lógica constructorista de gestiones pasadas. Con propuestas como las *Vías express*, sin poner de por medio el cálculo al beneficio social, sensibilidad ambiental o viabilidad económica; la irresponsabilidad en la calidad de la obra, con el simple objetivo de justificar el gasto público y la dificultad en la gestión bajo presión de los fuertes intereses de la industria de la construcción.

Contraria a esta inversión de recursos en vialidades, el mayor esfuerzo de ordenamiento del transporte concesionado ha sido su desregulación a manos privadas, mostrando con ello una visión simplista del quehacer de la planeación del transporte público colectivo. Los restantes programas diseñados para ordenar el crecimiento de combis y microbuses han sido un fracaso. La revista vehicular de combis y microbuses tiene como obstáculo la ausencia de un control y registro único del número de concesionarios y los diferentes niveles de corrupción. Los esfuerzos de reemplacamiento y legalización de muchas unidades sólo concretizaron el crecimiento del parque vehicular sin mejorar las condiciones de prestación del servicio. También el recambio de la flota vehicular con el objetivo de bajar los niveles de contaminación, ha derivado en ciclos de carteras vencidas, que en el mejor de los casos transfieren recursos gubernamentales a banqueros y a la industria automotriz, cuando no ahogan los proyectos de formar empresas de pequeños concesionarios. Así, el reordenamiento ha dejado intacta la estructura de gestión basada en poderes corporativos entre transportistas y funcionarios.

Destaca la decisión tan desafortunada como fallida de liquidar a la única empresa paraestatal de transporte motorizado: Ruta-100. Este hecho, no fue una más de las acciones desarticuladas de la gestión pública, fue la muestra clara del viraje de la política de transporte en la ciudad, hacia la desregulación, la inflexión hacia la concreción de un transporte público colectivo, el golpe certero contra la consolidación de un *sistema de transporte masivo* en la ciudad. Actualmente, la necesidad de este transporte por lo menos en las zonas periféricas de la ciudad, es retomada por el GDF con la compra de autobuses suburbanos para las zonas periféricas urbanas, sin embargo, la declaración de antiguos funcionarios que han logrado permanecer en la nueva administración, nos confirman que esta acción no esta en la lógica de un proyecto integral.

No obstante el esfuerzo sofisticado de Planeación del Plan Maestro del Metro para calcular las zonas de mayor demanda de transporte, los costos elevados de su construcción, los recortes presupuestales y las prioridades de la política urbana han paralizado la consolidación de una oferta pública de transporte masivo eficaz, aún en papel, de ahí la importancia de propuestas novedosas como la del *Ferrocarril Suburbano* que abatiendo costos de construcción responda a los sectores de mayor demanda, rescatando con ello la “responsabilidad social del estado”.

Conclusión General a la Segunda Parte

El diseño de las políticas de transporte en la Ciudad de México a lo largo de su historia han expresado el despliegue de los proyectos de sus gobernantes. Desde la magnificencia de la ciudad porfirista, hasta el proyecto globalizador en nuestros días, que intenta reorganizar el transporte con base en el libre mercado. Pero también expresan el despliegue y la fuerza de intereses económicos y políticos de los agentes vinculados en el servicio, como el fomento a la industria automotriz y el automóvil particular o el monopolio del transporte concesionado. Más en la historia del transporte en la ciudad no ha existido una planeación de la acción pública que integre todas estas dimensiones e imponga un proyecto global a las visiones parciales.

La visión de planeación gubernamental de un *Sistema Integral en el Transporte de Pasajeros* como tal comenzó a existir desde hace muy poco. A lo largo de los últimos treinta años, el crecimiento espacial y poblacional han remarcado la segregación de distintas áreas de la ciudad. La necesidad de movilidad que trae este crecimiento, ha sido resuelta sin un verdadero proyecto de largo plazo de transporte masivo público. El pragmatismo de sus acciones y la satisfacción de intereses políticos y electorales, han dado rienda suelta al crecimiento del transporte público concesionado, sobre el que nunca se ha tenido control de su funcionamiento y servicio, dada su complejidad y lógica mercantil que lo hacen uno de los negocios más rentables en la ciudad y área intensiva de gestión pública siempre dando ventaja a funcionarios y concesionarios.

En su historia reciente, la intención real de construir un *Sistema Transporte Masivo Público* desde la acción gubernamental puede ser cuestionable. Desde la vaga definición del *servicio público* como objeto de la *política social* del gobierno, hasta la desproporción del gasto público destinada a vialidades en contraste con la contracción de recursos para el metro, trolebuses y tranvías, desde hace muchas administraciones. La confianza irrestricta al libre mercado para atraer la eficiencia, esconde el beneficio particular, favorecido a las grandes industrias de la construcción y automotriz, sustituyendo la planeación real del sector con la desregulación como fórmula de reordenación del transporte concesionado.

Así, el tratamiento gubernamental del transporte de personas en la ciudad, por lo menos en el último sexenio, se ha caracterizado por la fragmentación y poca coordinación de los distintos ámbitos del sector público que se encuentran involucrados. Problemas de continuidad de la política debido a los diferentes niveles de las administraciones, federal, estatal y del distrito federal, diferencia en la dotación de recursos, de normatividades, de instituciones y alcance de sus facultades son los problemas más formales. Fundamentalmente, la concepción fragmentada de los elementos que intervienen en el transporte, ha tratado de manera diferenciada la creación de infraestructura y la consecución de una oferta pública del servicio, es el problema de fondo.

Finalmente debemos reconocer también que nuestro análisis nos arroja la nula formación de una *oposición social* que demanda enérgicamente un transporte público más eficiente y barato. La transformación de la *necesidad de transporte en demanda social* como punto de organización social no ha existido, al menos entre los habitantes de la ciudad de México. No obstante que las políticas recientes van en detrimento del salario del trabajador, al transferirle el costo de la desconcentración, sin que ello conlleve la eficiencia del servicio. Las razones por las cuales esta *necesidad vital* de la vida urbana no ha sido objeto de gestión intensiva de la organización social en la ciudad es una vertiente desconocida en el estudio de la transportación que rebasa los objetivos de este estudio, pero que puede ser el hilo conductor de investigaciones futuras.

La tesis de que un nuevo desarrollo tecnológico en las formas de transportación resolverá el problema, esconde una falta mayor: el ejercicio de una acción planeada que incorpore al transporte de personas como una prioridad en el diseño de la política pública urbana. La segregación espacial de la urbe, la competencia del mercado inmobiliario, la apropiación y la renta del suelo, el grado de equipamiento urbano en las ciudades populares, las ciudades dormitorio, los suburbios para las clases altas, la consolidación del centro con respecto a la ciudad periférica, los corredores comerciales y financieros inciden diferenciadamente en el estado del transporte en diferentes zonas de la ciudad. Por ello, es importante ahondar en el análisis espacial de las actividades urbanas, ubicar zonas dónde la planeación del transporte no ha extendido sus bondades, atendiendo no solo al problema de crecimiento territorial o demográfico, sino también a la dotación de transporte. Materia de la siguiente e última parte.

TERCERA PARTE:

***LA SEGREGACION ESPACIAL EN LA TRANSPORTACION
DE PERSONAS EN LA ZMCM***

Introducción a la Tercera Parte

Un análisis de las políticas sobre el transporte público de pasajeros en la ciudad, no puede prescindir de la caracterización de la *movilidad* diaria de sus habitantes y de su oferta. Dado que hemos definido al transporte de personas como un *servicio público y básico* para la urbe, en esta última parte mostraremos como la movilidad diaria por transporte en la ZMCM está siendo atendida de manera diferenciada tanto por la *oferta* gubernamental como del servicio concesionado, lo que coadyuva a la segregación socioespacial urbana ya existente.

Pensamos que en el desarrollo de los modos de transporte predominantes en la ZMCM, ha incidido el comportamiento de la *movilidad diferenciada*, pues la especificidad de la ciudad es la *segregación espacial de las actividades* y su *composición sociodemográfica diferenciada*. Las particularidades de expansión territorial y el crecimiento poblacional diferenciado inciden fuertemente en su *movilidad diaria*. Las grandes distancias que el usuario de transporte debe recorrer para llegar a su trabajo o de estudio, no alcanzan a ser cubiertas de manera eficiente, se concentran en algunas zonas los corredores comerciales, financieros y de servicios, mientras que en otras áreas el uso es predominantemente habitacional, expresión de la especialización del uso del suelo y de su mercado frente a las ventajas comparativas de aglomeración.

Intentamos mostrar que, en tanto que los esfuerzos de la Administración Pública por llevar a cabo una *Planeación Integral del Transporte* carezca de la fuerza de una política integral que fomenten el equilibrio entre la *oferta de servicio* y la *movilidad diaria* de personas en nuestra urbe, el transporte público de pasajeros seguirá siendo un *servicio insuficiente*, sobre todo para los sectores de bajos recursos. Así, en el presente apartado analizaremos espacialmente *elementos sociodemográficos* de la población y el comportamiento de su *movilidad diaria*, para contrastarlo después con la *oferta pública y privada del servicio*, esto es con el objeto de mostrar que, no puede existir una política de transporte público eficiente que omita la importancia de atender esa población socioespacialmente segregada.

Capítulo IV

Una ciudad segregada, movilidad diferenciada

La planeación del transporte en nuestra ciudad ha dejado de lado la importancia que cobra en la segregación espacial la movilidad diaria. Las características sociodemográficas son de vital importancia en la movilidad de personas de la ZMCM. La tendencia de desplazamiento de la residencia hacia la periferia, la distribución de la población joven que demanda la mayor movilidad por actividades laborales o de educación, la concentración del equipamiento urbano y vial en algunas zonas de la ciudad y que segrega espacialmente a otras, así como un servicio de transporte de personas diferenciadamente distribuido, son factores que no han tenido un peso realmente relevante en la toma de decisiones de los planeadores de la ciudad.

1. Metodología y área de análisis

Sin duda, el proceso de urbanización de nuestra ciudad, imponen desafíos a la planificación de infraestructura y servicios. En el transporte de pasajeros, la planeación ha utilizado métodos muy elaborados en el cálculo de complicadas estimaciones de la demanda de transporte¹. Estos modelos matemáticos, materia de la ingeniería, han creado escenarios de la demanda, tomando además del crecimiento poblacional y espacial, los flujos migratorios y las tasas de crecimiento natural y social, entre otros factores. Sin embargo, en la toma de decisiones, estas fabulosas técnicas se han ahogado en el momento de su implementación porque precinden de una consideración social de vital importancia: la *planeación urbana del transporte* debe atender antes que nada a una *población espacialmente segregada*.

Por ello, este ejercicio de análisis se basa en un método de estimación más simple para representar la movilidad diaria de personas por transporte colectivo en la ZMCM para el año de 1994. Sin embargo, preponderaremos en dicha caracterización espacial, la diferenciación socioeconómica de su población, por su edad, actividad u ocupación; a su vez, se relaciona con la distribución de las distintas ofertas de modos de transporte tanto público, como concesionado. Si bien, la limitación de este modelo es la caracterización general, ofrece la ventaja de analizar la demanda destacando la segregación socioespacial.

¹ Tal es el caso de los métodos utilizados por los ingenieros que realizaron el último Plan Maestro del Metro.

a) Modelo de análisis de la *movilidad diaria por transporte*²

Nuestro análisis parte de un supuesto simple: las necesidades de transporte de los individuos están en relación directa con sus características individuales y con los modos disponibles de desplazamiento. La población básicamente produce 1) la generación de un desplazamiento; 2) la elección de un modo de transporte y; 3) un motivo para desplazarse. Las variables más importantes que definen la movilidad son: *la residencia, edad y actividad socioeconómica* (hábitat, estudio o trabajo). De esta manera, se genera un desplazamiento en función de las características sociodemográficas y de los motivos de sus habitantes, pero también de la disponibilidad de servicios y modos de transporte que se ofrecen a lo largo de la ZMCM.

Entenderemos por *Oferta de transporte*: la posibilidad de servicio público o privado de transporte de personas; por *Movilidad Diaria*: el desplazamiento diario de pasajeros por vehículos motorizados; por *Modos de Transporte*: el tipo de servicio, público, particular o concesionado. *Transporte público*: el servicio gubernamental, exRuta-100, trolebús, Metro, tranvía o suburbano; *Transporte particular*: autos particulares; *Transporte concesionado*: combis, microbuses o taxis. Por *motivos de viaje*: el propósito del viaje, trabajo o estudio. También cabe explicitar los supuestos básicos de los que parte el glosario de la E O-D'94, define como *residentes*: a los que viven en la vivienda; *viaje*: el movimiento con propósito específico por uno o más modos de transporte; *viaje producido*: el que es originado en un área predeterminada; *viaje atraído*: el viaje que arriba a un área geográfica determinada.

Para realizar el análisis se utilizó la información de los viajes de la *Encuesta Origen-Destino 1994*, pues es la fuente más completa que existe sobre movilidad diaria en la ciudad y que ofrece datos por motivos de trabajo o estudio referenciados a un área geográfica, ya que es una encuesta realizada en las viviendas. Asimismo se proyectaron los datos poblacionales con los que hemos trabajado en el presente ejercicio a partir del *XI Censo de Población y Vivienda de 1990 del INEGI* para 1994, con una tasa baja de crecimiento.³

² Su diseño se inspiró en el utilizado en *Prospective de la demande de transport dans les pays en développement*, en la ciudad de Puebla entre 1993 y 1994, realizado por el Groupe Interuniversitaire de Montréal, Villes et Développement.

³ La *Encuesta de Origen Destino de los Viajes de los Residentes del Area Metropolitana de la Ciudad de México, 1994* tiene como base el muestreo previo entre 1991-1992 realizado por la CGT y el INEGI. Más hemos calculado los datos de población a-1994 debido a que es el año de su aplicación; no obstante estamos conscientes de este margen de error.

b) La ZMCM y el AMCM como ámbito de estudio

Respecto a la delimitación geográfica de la Ciudad de México, algunos expertos urbanos han tratado establecer la diferencia entre los conceptos de *ZMCM* y *AMCM*. La primera hace referencia a la extensión territorial que conforman el conjunto de unidades jurídico-administrativas, consideradas hacia 1990 las 16 delegaciones del D.F. y 27 municipios conurbados del Estado de México. La segunda alude sólo a aquellas áreas que se consideran urbanas, pues forman “*un continuo edificado, habitado o urbanizado*” (Unikel:1978). Aunque el término *ZMCM* precisa con mayor claridad la referencia político-administrativa, no se puede decir que la totalidad de algunas delegaciones o municipios conurbados formen parte del continuo urbano, pues contienen áreas rurales, aún no urbanizadas; de ahí la importancia de usar también el concepto *AMCM* para hablar sólo del territorio urbanizado.

Compartimos los supuestos de esta diferenciación entre *ZMCM* y *AMCM*. Sin embargo, en la caracterización de la demanda de transporte es necesario ver tanto el continuo urbano como la política por entidad federativa. Así pues, cuando se analice a nivel de delegaciones y municipios hablaremos de *ZMCM*, aportando al análisis la visión sobre las acción del gobierno en toda la entidad; mientras que al hablar de el *AMCM*, comprende sólo el área urbanizada, las *ageb's* agrupadas en distritos.⁴ En ambos casos nos referimos a la Ciudad de México como a ese conglomerado urbano formado por el Distrito Federal y los municipios conurbados del Estado de México, sus continuos edificados y sus políticas públicas.⁵

La cobertura geográfica está conformada por las entidades consideradas como parte de la ciudad metropolitana, tanto para el INEGI como para la EO-D'94. A decir formaran a la *ZMCM* en total 42 unidades político administrativas, 16 delegaciones y 26 municipios conurbados, ya que la EO-D'94 exceptuó el municipio de Atenco en su análisis.⁶

⁴ Los distritos de la EO-D'94 se formaron con la agregación de áreas geográficas de estadísticas básica *ageb's*, manejadas por el INEGI. En ninguno de los casos fueron divididas la *ageb's* para formar un distrito, pues intentan ser homogéneas en cuanto al uso del suelo, nivel de ingreso y número de viviendas, además en su delimitación se consideró la ubicación de las redes viales y del transporte público (Ibid. p. 3).

⁵ Y cuyas fuentes de información fueron los *Anuarios Estadísticos de la Secretaría de Protección y Vialidad del DDF 1989, 1990, 1991, 1992-1993 y 1994; La Metodología y Resultados de la Encuesta Origen-Destino 1994*, STyV-INEGI, y el *Censo de Población y Vivienda 1990 y el Censo de 1995*, INEGI.

⁶ En el ámbito geográfico de la EOD-94 no se contempla Atenco, pero se incorpora Amecameca y Tlalmanalco. Más, en los Censos de Población y Vivienda del INEGI, estos dos últimos municipios no aparecen como parte de la *ZMCM*.

Además cabe destacar que, en el momento de levantamiento de la EO-D'94, la división del municipio de Chalco y Chalco Solidaridad aún no existía, por lo que se considerará en este análisis una sola unidad político administrativa, agregando los datos censales de ambos municipios, para las estimaciones de su población hacia el año de 1994.⁷

**CUADRO 11
DELEGACIONES Y MUNICIPIOS DE LA ZMCM**

DISTRITO FEDERAL	ESTADO DE MEXICO	
1. Azcapotzaco	17. Acolman***	33. La Paz
2. Coyoacán	18. Atizapán de Zaragoza	34. Tecamac***
3. Cuajimalpa	19. Coacalco	35. Teoloyucan*
4. Gustavo A. Madero	20. Cuautitlán Izcalli	36. Tepotzotlán*
5. Iztacalco	21. Chalco	37. Texcoco
6. Iztapalapa	22. Chicoloapan	38. Tlanepantla
7. Magdalena Contreras	23. Chimalhuacán	39. Tultepec*
8. Milpa Alta	24. Ecatepec de Morelos	40. Tultitlán
9. Alvaro Obregón	25. Huixquilucan	41. Zumpango**
10. Tláhuac	26. Iztapaluca	42. Cuautitlán
11. Tlalpan	27. Jaltenco**	
12. Xochimilco	28. Melchor Ocampo**	
13. Benito Juárez	29. Naucalpan	
14. Cuauhtémoc	30. Nezahualcoyotl	*AREA MC I
15. Miguel Hidalgo	31. Nextlalpan**	**AREA MC II
16. Venustiano Carranza	32. Nicolás Romero	***AREA MC III

*Fuente: EO-D'94, STyV DDF-INEGI y XI Censo de Población y Vivienda 1990, INEGI. Delimitación propia.

Por otra parte, debemos señalar que la EO-D'94 en algunas variables, agrupó los datos sobre los viajes de la ZMCM en 35 áreas geográficas que llamó *Zonas de Análisis de Transporte (ZAT)*, atendiendo a la similitud en el monto de la población y de viviendas en un área geográfica delimitada. Por ello, a nivel de la ZMCM el análisis aquí presentado maneja 34 *zat's*, que corresponden a las 16 delegaciones y 16 municipios conurbados, pues los 10 municipios restantes se agrupan en 3 *Areas Metropolitanas Comurbadas* llamadas *AMC*.

La EO-D'94 presenta una zonificación más pequeña que la entidad y mayor al del *área geográfica estadística básica (ageb)*: el llamado *distrito*. Dado que la encuesta no presenta en sus resultados información por motivos a nivel de delegación o municipio, sólo a nivel de

Dado el bajo número de habitantes urbanos y de viajes producidos en los tres casos, este estudio prescinde de Atenco, Amecameca y Tlalmanalco en el análisis tanto del AMCM como de la ZMCM.

⁷ Los datos del resumen ejecutivo de la EO-D'94 que hemos utilizado para el análisis, nos presenta la información detallada de los viajes por delegaciones, municipios y distritos, así como el origen, destino y motivo de los desplazamientos, de gran utilidad para proyectar en nuestro modelo un análisis simple de la movilidad diaria, no obstante sabemos de las limitantes en la metodología de la encuesta y presentación de sus resultados.

distrito se detallan los motivos del desplazamiento, hemos rescatado las 2 variables con mayor incidencia en los motivos de los viajes: *por trabajo* y *estudio* a nivel de distrito, estableciendo una comparación con los habitantes que viajan, la población económicamente activa y la población en edad de estudiar (Cuadro 12). A este nivel se construyó una base de datos a nivel de ageb y su agrupación por distritos para las variables de *viajes atraídos por trabajo, escuela o de regreso a casa*, para contrastarlas con la población económicamente activa, estudiante o residente y su representación geográfica o mapificación.⁸

CUADRO 12
DISTRITOS QUE CONFORMAN EL AMCM EN EL ANALISIS DE LA EO-D'94

Distrito Federal	Estado de México			
Cuauhtémoc	30. Moctezuma	60. Pueb Culhuacán	85. Satélite	115. Chimalhuacán
1. Zócalo	31. Aereopuerto	Coyoacán	86. Echegaray	Chicoloapan
2. Zona Rosa	32. Pantitlán	61. CTM Culhuacán	Tláncapantla	116. Chicoloapán
3. Buenavista	33. Balbuena	62. Xotepingo	87. Santa Mónica	La Paz
4. Tlatelolco	Iztacalco	63. Pedregal	88. Puente de Vigas	117. La Paz
5. Morelos	34. Arenal	64. C.U.	89. Centro Industrial	Ixtapaluca
6. Col. Obrera	35. UPIICSA	65. Viveros	90. Santa Cecilia	118. Ixtapaluca
7. Condesa	36. Palac. Deportes	66. C. Churubusco	91. Jard Recuerdo	Chalco
Miguel Hidalgo	37. R. Iztaccihuatl	M. Contreras	92. Juan Ixhuatepec	119. Valle Chalco
8. Chapultepec	Benito Juárez	67. Cerro del Judío	Ecatepec	120. Xico
9. Las Lomas	38. Villa de Cortés	68. M. Contreras	93. Xalostoc	A. de Zaragoza
10. Panteones	39. Portales	Cuajimalpa	94. El Chamizal	121. Calacoaya
11. Anáhuac	40. Del Valle	69. Cuajimalpa	95. Solidaridad 90	122. López Mateos
Azcapotzalco	41. Cd. Deportiva	Tlahuac	96. El Mirador	123. Maza d Juárez
12. La Raza	42. Vertiz Narvarte	70. Mixquic	97. Camp. Aragón	Cuautitlán Izcalli
13. Clavería	Alvaro Obregón	71. La Turba	98. Plaza Aragón	124. Lechería
14. Tezozomoc	43. Plateros	Xochimilco	99. Jajalpa	125. La Piedad
15. El Rosario	44. San Angel Inn	72. La Noria	100. Cd. Azteca	126. Infonavit Izcalli
16. Vallejo	45. Olivar Padres	73. Nativitas	101. San Cristobal	Tultitlán
G. A. Madero	46. Santa Lucia	Tlalpan	102. Jard Morelos	127. Cd. Labor
17. Lindavista	47. Olivar Conde	74. Coapa	103. Venta Carpio	128. U Alborada
18. Politécnico	48. Santa Fe	75. Sn Pedro Martir	Nezahualcoyotl	Coacalco
19. Reclusorio Nte.	Iztapalapa	76. Padierna	104. C Guadalupe	129. Coacalco
20. Cuauhtepc	49. Andrés Tetepilco	77. Villa Olimpica	105. ENEP Aragón	Texcoco
21. Tepeyac	50. Central Abastos	Milpa Alta	106. El Sol	130. Texcoco
22. S. Felipe Jesús	51. UAM	78. Milpa Alta	107. Virgencitas	Nicolás Romero
23. Los Galeana	52. Ejcto. Constituc.	Huixquilucan	108. Pal Municipal	131. Nicolás Romero
24. Bosque Aragón	53. Sta. Martha A.	79. Huixquilucan	109. Esperanza	Cuaut., Teol., Tepot.
25. La Malinche	54. Miguel Teotongo	Naucalpan	110. La Reforma	132. AREA MC I
26. La Villa	55. María Xalpa	80. Campo Militar 1	111. La Perla	Jalten., M. Ocamp,
27. Bondojito	56. Cruz Meyehualco	81. Altamira	112. Evolución	Nextl., Tulte., umpan
V. Carranza	57. Jacarandas	82. El Molinito	113. Metropolitana	133. AREA MC II
28. Eduardo Molina	58. Molino Tezonco	83. Indus Naucalpan	114. Maravillas	Acolman, Tecamac
29. Romero Rubio	59. Lomas Estrella	84. San Mateo	Chimalhuacán	134. AREA MC III

*NOTA: La EOD '94 contempla predominantemente ageb's urbanas, pero incluye algunas ageb's rurales, sin embargo, para el presente apartado, a nivel de delegación y municipio se manejan los totales poblacionales de la unidad político-administrativa en cuestión, y en el nivel de distritos se considera en los cálculos sólo las ageb's urbanas.

⁸ Agradecemos de manera especial, el acceso a la base de información sociodemográfica ya capturada por ageb's y proporcionada por el Centro de Estudios Urbanos y de Vivienda, CENVI, A.C.

En la formación de un *distrito* se han agregado sólo *ageb's* urbanas, que significan una zona de importancia por su *movilidad diaria*. Así se conformaron 131 distritos. Más destaca que en este nivel se conserva la agregación de los municipios conurbados en AMC, cada uno es un distrito.⁹ En total el análisis comprende 134 distritos para el conjunto del AMCM, 78 distritos del D.F. y 56 distritos del Estado de México.

Además, en el trabajo estadístico calculamos para cada distrito: a) el monto aproximado de población que fue encuestada en 1994¹⁰ y el monto total de viajes atraídos por regreso a casa para confrontarlo con su población residente, en un índice de viajes por persona que nos habla de la intensidad de la *movilidad diaria en la zona*; c) el monto de viajes internos por distrito para confirmar las *áreas de atracción* en la ciudad; d) el monto de la población estudiante en 1994 y el de los viajes por estudio, para construir a nivel distrito un índice de *viajes por persona por estudio*¹¹; d) del mismo modo, para la población económicamente activa ocupada frente a los viajes por motivos de trabajo.

Finalmente, se incluyó en el análisis la *representación espacial* de las distintas ofertas de transporte, tanto de las de carácter gubernamental: el transporte público masivo, como las que han sido concesionadas a la iniciativa privada: el transporte colectivo, así como las vialidades por las que corre la transportación particular de personas, con el objeto de representar la desarticulación espacial del servicio público con el comportamiento de la *movilidad diaria*, sobre todo en las áreas periféricas. También resalta la forma como las acciones fragmentadas de la política en el sector han incidido en esta distribución desproporcional del servicio. En su caracterización se ha utilizado la información obtenida del Programa Integral de Transporte, de los programas sectoriales en cada entidad, de los estudios conjuntos que la Comisión de Transporte y Vialidad *COMETRAVI* de la ZMCM realizó y de los pocos resultados que la EO-D'94 muestra a nivel modal de transportación.

⁹ La EO-D'94 argumenta que dado el número de viviendas, estos municipios sólo tienen el peso de un distrito.

¹⁰ Aplicando las tasas de crecimiento específicas por delegación y municipio, con los datos poblacionales de 1990 y 1995, del Censo de Población y Vivienda 1990 y del Censo de 1995.

¹¹ Con las variables "población de 6 a 14 años que estudia" y "población de 12 años y más estudiante". Este cálculo aproximado tiene un margen de error, pues no pudo evitar duplicar el rango de 12 a 14 años, aplicando la tasa de crecimiento delegacional o municipal para 1994.

2. La importancia de las características sociodemográficas para el transporte

En 1994, la ZMCM consumía diariamente 15 millones de horas/hombre en la transportación de 9 millones de personas: 55% por motivo de trabajo, 25% para ir a la escuela y el resto para realizar compras y otras actividades sociales. En este contexto, más de 20 millones de viajes diarios se realizaban en los distintos modos de transporte -en promedio 2.2 viajes por persona-, empleando para ello 60 millones de transbordos. De esta movilidad, más de 3/4 utilizaba algún medio colectivo, predominando las combis y microbuses con un 42.2% de los viajes totales; el resto se movía por autos particulares. (Véase Cuadro 13).

CUADRO 13
VIAJES DE LA ZMCM POR MODO Y TRANSPORTE, 1994

MODALIDAD	NO. VIAJES	%
Combis y Microbuses	8,671,931	42.15
Autobús urbano R-100	681,291	3.31
Taxi	607,081	2.95
Metro	496,049	2.41
Suburbano	366,782	1.78
Trolebús	57,328	0.28
En un modo:	10,880,462	52.89
En dos o más modos:	4,358,003	21.18
Transporte Público	15,238,465	74.07
Automóvil	4,841,906	23.53
Bicicleta	218,652	1.06
Motocicleta	20,492	0.10
En un modo:	5,081,050	24.70
En dos o más modos:	1,025	0.00
Transporte Privado	5,082,075	24.70
Transporte Mixto	47,445	0.23
Otros	205,740	1.0
TOTAL DE VIAJES	20,573,725	100.00

Fuente: Encuesta Origen-Destino, 1994. DDF-SETRAVI pp.53

Sin embargo, la oferta de transporte diferenciaba su cobertura de esta demanda tanto en el espacio como en las formas de transporte. Mientras que el transporte masivo se concentraba en el centro y surponiente de la ciudad; el transporte colectivo que era concesionado, fundamentalmente combis y microbuses, se distribuía en toda la ZMCM. Entonces, la red vial primaria de la ciudad contaba con 18 millones de m² pavimentados, el inventario de las principales avenidas en operación y proyectadas del PIT'96, ponía especial énfasis en la extensión de los ejes viales y vialidades secundarias fundamentalmente hacia el surponiente del D.F., no obstante existe una diferencia significativamente menor en los municipios.

Mientras que el transporte de la ZMCM estaba constituido fundamentalmente por vehículos de superficie. Predominaba el uso del automóvil particular con 2.98 millones de unidades, 75% pertenecía al D.F. y 25% al Estado de México; seguido por el transporte colectivo concesionado con 76 mil unidades, 46% registradas en el D.F. y 54% en el Estado de México; 63 mil taxis, de los cuales la minoría eran de sitio; 1 mil 744 autobuses de la sindicatura de exRuta 100; 4 mil autobuses urbanos; 3 mil 547 autobuses suburbanos; 463 trolebuses; 15 trenes del Tren ligero; y 3 mil de vagones del Metro (Véase Cuadro 14).

CUADRO 14

PARQUE VEHICULAR DE LOS DIFERENTES MODO DE TRANSPORTE 1994-1996

MODOS DE TRANSPORTE	PARQUE VEHICULAR			PARQUE VEHICULAR EN OPERACIÓN		
	1994	1996	Tasa crecim	1994	1996	Tasa crecim
COLECTIVO	a) 76,525	b) 58,506	-30.8	61,220	h) 46,805	-30.8
AUTOMOVIL	c) 2,988,340	d) 3,151,295	5.5	2,321,324	i) 2,451,181	5.6
METRO	2,478	2,559	3.3	2,094	2,541	21.4
AUTOBUS URBANO	4,000	2,670	-49.8	2,890	1,744	-65.8
AUTOBUS SUBURBANO	3,025	4,434	46.6	2,906	3,547	22.1
TAXI	f) 63,435	g) 86,899	37	50,748	69,519	37
TROLEBUS	463	442	-4.8	325	330	1.6
TREN LIGERO	15	19	26.7	10	16	6

Fuente: PIT 1995-2000. Diagnóstico de la Movilidad de Pasajeros del Programa Maestro de Ferrocarriles Urbanos y Suburbanos de la Ciudad de México.

a) 45,915 del D.F. y 30,610 del Edo. México; b) 27,100 del D.F. y 31,406 del Edo. México; c) 2,256,197 del D.F. y 732,143 del Edo. de México; d) 2,382,379 del D.F. y 768 916 del Edo. México; f) 63,435 corresponden al D.F. de los cuales 8,841 son taxis de sitio; g) 86,899 corresponden al D.F. de los cuales 9,249 son taxis de sitio; h) 21,670 corresponden al D.F. y 25135 al Edo. de México; i) 1,853,093 corresponden al D.F., y 598,088 al Edo. de México.

Veamos ahora el comportamiento de las características sociodemográficas que inciden en la distribución de la movilidad diaria de pasajeros de la ZMCM en 1994.

a) Migración intraurbana de la *residencia*: del centro a la periferia

La movilidad diaria por transporte está directamente relacionada con el volumen y la distribución espacial de los habitantes. Recientes análisis demográficos muestran como la urbe entra en una fase de decrecimiento de su población natural pero sobre todo social, presentando ya saldos negativos. A partir de los setenta, la tasa global de fecundidad comienza a reducirse, junto con una menor inmigración. De modo tal que, la tasa media de crecimiento anual en la ciudad pasó de 3.27 a 1.63% en los últimos veinte años.

CUADRO 15
CRECIMIENTO DEMOGRAFICO DE LA ZMCM, 1950-1995

Tipo de crecimiento	1950-1960	1960-1970	1970-1990	1990-1995
Crecimiento natural	3.5%	3.2%	2.7%	2.0%
Crecimiento social	1.5%	1.6%	-0.5%	-0.3%
Crecimiento demográfico	5%	4.8%	2.2%	1.7%

Fuente: Virgilio P. Bush, *Escenarios demográficos de la Ciudad de México*, Investigación Demográfica, CONAPO, México, 1996.

Más este comportamiento es diferenciado en la urbe. El descenso de la fecundidad para el D.F. pasó de 5.24% entre 1970-1975 a 2.27 en 1990-1995; mientras que para el Estado de México fue de 6.38 a 2.71 en el mismo período. De igual forma hacia 1995, la esperanza de vida era mayor en los municipios (73.3 años) que en las delegaciones (72.5 años). Así pues, la población tiende a aumentar en los municipios conurbados y comienza a despoblarse el D.F. sobre todo la ciudad central. Entre 1990 y 1995 ya se observaba un saldo migratorio intraurbano total de casi un millón de habitantes, de los cuales la ciudad central perdía casi 38 mil; mientras que los contornos ganaban 1 millón 270 mil habitantes.

CUADRO 16
PROYECCION DE LA POBLACION POR CONTORNOS EN LA ZMCM 1990-2005*

AREA/AÑO	1990	1995	2000	2005
Ciudad Central	2.00	1.72	1.48	1.27
Primer Contorno	7.35	7.40	7.38	7.21
Segundo Contorno	4.76	5.60	6.40	7.18
Tercer Contorno	1.31	1.69	2.13	2.64
ZMCM	15.42	16.41	17.38	18.30

* Millones de Personas. Fuente: Virgilio P. Bush, *Escenarios demográficos de la Ciudad...*, CONAPO, México, 1996.

b) Distribución por edades: movilidad diferenciada por motivos

Tampoco esta emigración hacia la periferia urbana es homogénea, ni respecto a los estratos de edad, ni a su distribución geográfica. En 1995, el 30% de los habitantes de la ZMCM eran menores de 15 años, 65% se encontraba en edad de trabajar y 5% eran mayores de 65 años¹² Se espera que en el futuro la tendencia de despoblamiento del centro alcanzará al primer contorno, mientras que el segundo y tercer contornos crecerán doblando a sus habitantes, sobre todo hacia el norponiente, surponiente y suroriente de la ciudad.¹³

¹² En *Escenarios Demográficos y urbanos de la ZMCM, 1990-2010*, CONAPO, 1998, pp.12.

¹³ *Ibid*, pp.36 a 40.

Factores como el uso y renta del suelo, la formación de nuevas familias y la urbanización irregular, parecen dirigir una parte de la migración hacia municipios periféricos en busca de vivienda, pues conforme se alejan los asentamientos del centro, la edad de la población residente disminuye. Mientras que, en el D.F. cambia rápidamente el uso del suelo, de habitacional a comercial, concentrando centros de trabajo y comercio, atrayendo diariamente a un importante número de población flotante. No obstante, alberga todavía a un importante sector de la tercera edad. Por otro lado, mientras en los municipios conurbados la población es más joven, los centros escolares y se concentran en el D.F. (Ver Cuadro 17).

CUADRO 17
ESTUDIANTES Y CENTROS DE EDUCACION BASICA DE LA ZMCM, 1991-1992*

Entidad	Alum. Insc.	%	Escuelas	1980-1990
Distrito Federal	2 010 813	58.6	7 387	60.9
Estado de México	1 420 122	41.4	4 729	39.1
ZMCM	3 430 935	100	12 116	100

* Para preescolar, primaria y secundaria. Fuente: INEGI, *Anuarios Estadísticos del Distrito Federal y del Estado de México*, 1993.

Estas particularidades en la residencia de los habitantes por edad, suponen una distribución la demanda de transporte diferenciado por motivos: 1) necesidad de *movilidad por estudio* para la población joven; 2) *de trabajo* para la población en edad de trabajar y; 3) para ambos el desplazamiento hacia zonas *de comercio*. Así la ubicación del equipamiento supone: 1) una mayor demanda de transporte eficiente en los municipios conurbados para estudiantes y; 2) necesidad de nuevo transporte que conecte áreas habitacionales con las de trabajo y comercio, para satisfacer una intensiva movilidad diaria de los residentes periféricos.

Así, se expresa en una distribución por grupos de edad y lugar de residencia de los viajeros del AMCM captados por la EO-D'94. Tanto en el D.F. como en el Estado de México, el grupo de edad con más viajeros lo constituye el rango que va de 15 a 34 años de edad, concentrando a más de la mitad de los viajeros diarios en ambos casos. Sin embargo, a medida que la edad aumenta, la población viajera en el D.F. aumenta, siendo sobresaliente que la población de 65 años y más tiene un 3.5% del total del D.F. Mientras que, la proporción de viajeros de los municipios conurbados disminuye conforme la edad se eleva, en este caso, la población de 65 años y más sólo alcanza un 1.7% del total (Cuadro 18).

CUADRO 18
VIAJEROS RESIDENTES EN LA ZMCM POR GRUPOS DE EDAD, 1994*

Entidad	6 a 14 años	15 a 34 años	35 a 64 años	65 años y +	Total viajeros
Distrito Federal	725,697	2,628,093	1,461,598	174,029	4,989,417
% del total del D.F.	14.6%	52.7%	29.2%	3.5%	100%
Estado de México	547,019	2,146,094	1,048,927	68,532	3,810,572
% del total del Edo. Méx.	14.4%	56.3%	27.6%	1.7%	100%
ZMCM	642,397	2,598,074	4,044,391	137,881	8,799,989

*Fuente: *Encuesta de Origen y Destino de los viajes de los residentes del AMCM*, 1994, Metodología y Resultados, pp. 71 a 100, México.

Del mismo modo, una distribución por condición de actividad de los viajeros residentes de 12 años y más destaca la importancia en la proporción de los *trabajadores* con 55% del total de encuestados, seguido por la proporción de *estudiantes de tiempo completo* con 25% y 2.3% del total, para los *estudiantes que trabajan*. Estas tres actividades representan en la muestra el 82.3% del total de viajeros residentes encuestados. De ahí la importancia de concentrar nuestro análisis en la dinámica de movilidad diaria por motivos de trabajo y de estudio, no obstante la existencia de otras condiciones (Ver Cuadro 19).

CUADRO 19
VIAJEROS RESIDENTES EN LA ZMCM SEGÚN CONDICION DE ACTIVIDAD, 1994

Condición de actividad	Hombres	%	Mujeres	%	Viajeros Totales	% del total viajeros
Trabajador*	3,117,856	69.8	1,331,233	36.7	4,449,089	55.0
Estudiante de tiempo completo	984,005	22.0	1,035,257	28.5	2,019,312	25.0
Estudiante que trabaja	112,435	2.5	71,486	2.0	183,921	2.3
Ama de Casa	4,586	0.1	1,072,485	29.6	1,007,071	13.2
Otros**	245,921	5.6	113,247	3.2	360,555	4.5
Total de la ZMCM	4,466,240	100	3,623,708	100	8,089,948	100.00

* Incluye a los que declararon tener empleo o trabajar por su cuenta; ** Se agruparon los desempleados, pensionados, jubilados y otros no especificados.
Fuente: *Encuesta de Origen y Destino de los viajes de los residentes del AMCM*, 1994, Metodología y Resultados, p. 101, México.

c) Tendencias de la residencia en la metrópoli

Un acercamiento por delegaciones y municipios para observar la distribución poblacional entre 1990 y 1994 confirma la tendencia. Tanto las delegaciones centrales como algunas del primer y segundo contorno muestran tasas negativas: Azcapotzalco -0.8%, Iztacalco -1.4% y Gustavo A. Madero -0.2%, mientras que para el Estado de México la única tasa negativa es Nezahualcoyotl -0.4%. Por el contrario, se observa un incremento conforme se alejan del centro destacando Tláhuac y Xochimilco, Chimalhuacán, Tultitlán, Iztapaluca, Atizapán, Coacalco; Hixquilucan, Nicolás Romero, la Paz y Cuautitlán Izcalli (Cuadro 20).

CUADRO 20
POBLACION DE LA ZMCM Y TASA DE CRECIMIENTO ANUAL A 1994

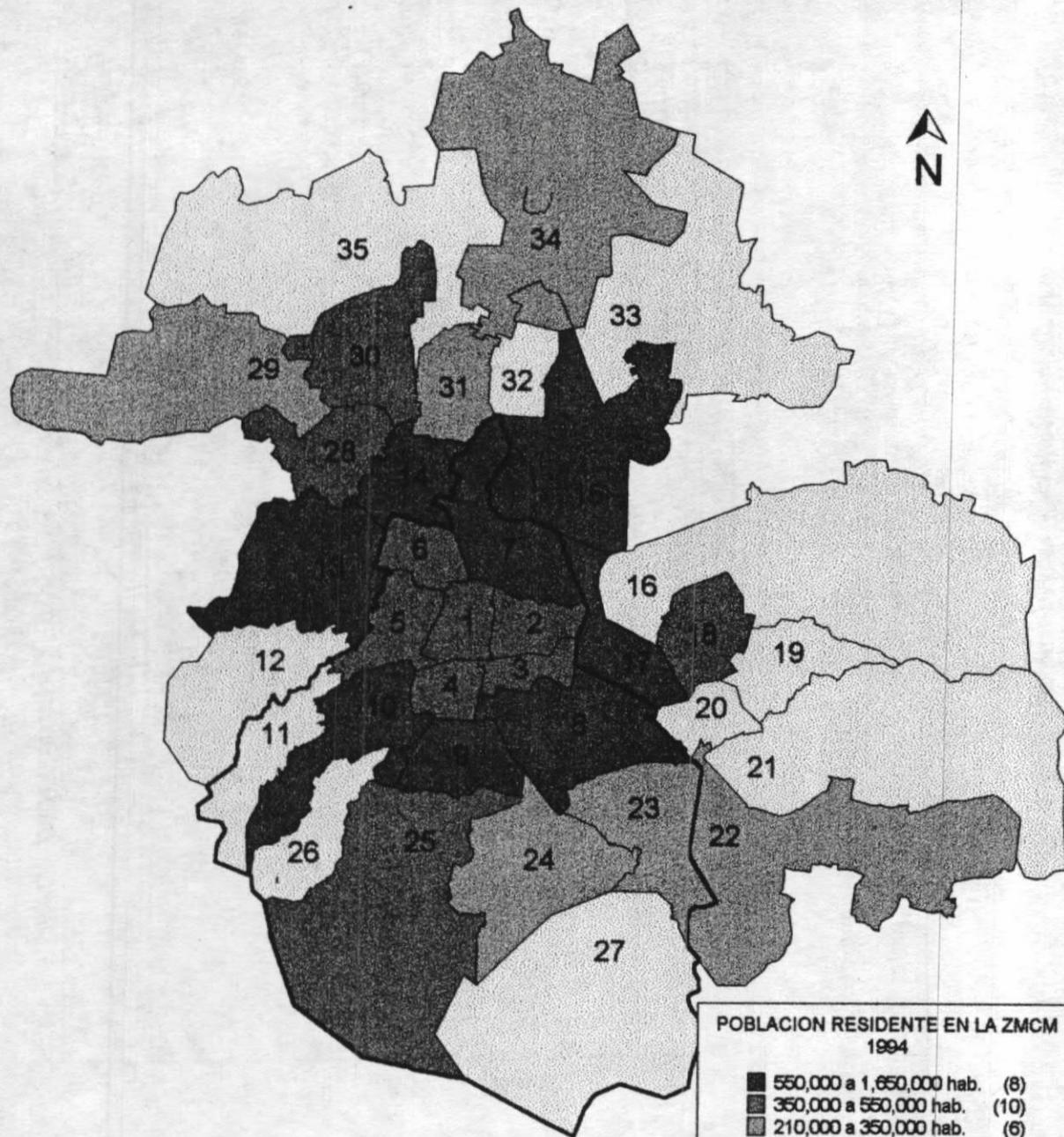
Delegación	Pob. Absoluta 1994	% Pob. ZMCM	Tasa Crec. Anual	Municipio	Pob. Absoluta 1994	% Pob. ZMCM	Tasa Crec. Anual
Azcapotzalco	458,704	2.86	-0.8%	Atizapán de Z.	394,330	2.46	6.3%
Coyoacán	650,651	4.06	0.4%	Coacalco	189,271	1.18	6.1%
Cuajimalpa de M.	132,537	0.83	2.7%	Chalco	282,940	1.76	0.1%
Gustavo A. Madero	1,257,573	7.84	-0.2%	Chimalhuacán	418,388	2.61	11.2%
Iztacalco	424,078	2.64	-1.4%	Ecatepec de M.	1,395,401	8.70	3.6%
Iztapalapa	1,646,819	10.27	2.6%	Huixquilucan	158,225	0.99	5.0%
Magdalena C.	207,988	1.30	1.7%	Ixtapaluca	172,697	1.08	6.4%
Milpa Alta	76,278	0.48	5.0%	Naucalpan	827,760	5.16	1.3%
Alvaro Obregón	669,155	4.17	1.0%	Nezahualcoyotl	1,238,037	7.72	-0.4%
Tláhuac	242,765	1.51	4.4%	Nicolás Romero	222,258	1.39	5.2%
Tlalpan	536,021	3.34	2.6%	La Paz	165,988	1.04	5.8%
Xochimilco	316,121	1.97	4.1%	Texcoco	164,393	1.03	4.3%
Benito Juárez	376,242	2.35	-1.9%	Tlanepantla	711,057	4.43	0.3%
Cuauhtémoc	548,961	3.42	-2.0%	Tultitlán	324,870	2.03	8.0%
Miguel Hidalgo	370,855	2.31	-2.2%	Cuautitlán Izc.	392,508	2.45	5.0%
Venustiano C.	491,563	3.07	-1.4%	AMC I *	156,340	0.97	5.0%
				AMC II **	223,403	1.39	6.3%
				AMC III ***	193,237	1.20	4.0%
Total D.F.	8,406,310	52.4%		Total Edo Méx	7,631,105	47.6%	
TOTAL ZMCM	16,037,415	100.00					

*AREA MC I: Cuautitlán, Teoloyucan, Tepotzotlán, **AREA MC II: Jaltenco, Melchor Ocampo, Nextlalpan, Tultepec, Zumpango, ***AREA MC III: Acolman, Tecamac
Fuente: XI Censo de Población y Vivienda 1990 y Censo 1995/INEGI.

Esta distribución de los residentes de la población de la ZMCM en 1994, año de aplicación de la última encuesta O-D, confirma la tendencia de bajo crecimiento de la población central y el primer contorno, mientras se observaban altas tasas en el segundo y tercer contorno.

En una distribución de la población en 4 rangos iguales, encontramos que las delegaciones más pobladas son: Gustavo A. Madero, Iztapalapa, Coyoacán, A. Obregón, Nezahualcoyotl, Naucalpan, Tlanepantla y Ecatepec, concentrando a más de la mitad de los residentes, aproximadamente 8.4 millones. En el siguiente rango, entre 550 y 350 mil habitantes, encontramos a las delegaciones centrales, Iztacalco, Azcapotzalco, Tlalpan, Chimalhuacán, Atizapán y Cuautitlán Izcalli, con el 27% total, 4.3 millones de personas. Finalmente, en las zonas menos densificadas con menos de 350 mil habitantes esta Tláhuac, Xochimilco, Milpa Alta, Cuajimalpa y Magdalena Contreras, N. Romero, Tultitlán, Chalco, las áreas MC I, II y III, Coacalco, Huixquilucan, Texcoco, La Paz e Ixtapaluca, representando el 21% del total de la ZMCM (Ver Mapa C).

ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO



MAPA C

Id	Delegacion	Poblacion
1	CUAUHTEMOC	548,981
2	V. CARRANZA	491,563
3	IZTACALCO	424,078
4	BENITO JUAREZ	378,242
5	MIGUEL HIDALGO	370,855
6	AZCAPOTZALCO	458,704
7	GUSTAVO A. MADERO	1,257,573
8	IZTAPALAPA	1,646,819
9	COYOACAN	650,651
10	ALVARO OBREGON	669,155
11	CUAJIMALPA	132,537
12	HUIXQUILUCAN	158,225
13	NAUCALPAN	827,760
14	TLANEPANTLA	711,057
15	ECATEPEC	1,395,401
16	TEXCOCO	164,363
17	NEZAHUALCOYOTL	1,238,037
18	CHIMALHUACAN	350,812
19	CHICOLOAPAN	67,576
20	LA PAZ	165,988
21	IXTAPALUCA	172,897
22	CHALCO	282,940
23	TLAHUAC	242,765
24	XOCHIMILCO	316,121
25	TLALPAN	536,021
26	MAGDALENA CONTRERA/	207,888
27	MILPA ALTA	76,278
28	ATIZAPAN DE Z.	394,330
29	NICOLAS ROMERO	222,258
30	CUAUTITLAN IZCALLI	392,508
31	TULTITLAN	324,870
32	COACALCO	189,271
33	AREA MC III	193,237
34	AREA MC II	223,403

Fuente: Encuesta Origen-Destino 1994
Maestría en Planeación y Políticas
Metropolitanas UAM-Azcapotzalco
Elaborado por: Verónica Quiroz López
y Juan Carlos Hernández E., 2000

Así, al observar geográficamente esta distribución de la población se advierte una baja de población en la zona central de la ciudad, pero rodeada de un anillo formado por G.A.M., Iztapalapa, Coyacán, A. Obregón, Naucalpan, Tlanepantla, Ecatepec, Nezahualcoyotl y Chimalhuacán; seguramente por migración del centro hacia la periferia, pero también por la densificación del contorno aledaño. Además podemos notar la incorporación de un buen número de municipios a la periferia urbana: Huixquilucan, Ixtapaluca y los de las AMC I y III; y la densificación de los ya urbanizados, Cuajimalpa, Magdalena Contreras, Milpa Alta, el AMC II, Tultitlán, Cuautitlán Izcalli y Nicolás Romero entre otros.

Concluyendo, el decremento poblacional en la ciudad central parece estar ligado al cambio del uso del suelo de habitacional a comercial, ello supone una alta movilidad diaria de desplazamientos por trabajo y *comercio* de una población flotante, que provendrá cada vez más de las zonas conurbadas. Mientras que hacia las áreas conurbadas, la *movilidad diaria por transporte* se debiera incrementar según la incorporación de zonas más periféricas y fundamentalmente sobre las necesidades de una población joven, sobre todo de viajes por motivo de estudio y de trabajo, lo que confirmaremos más adelante. Basta destacar ahora esta necesidad de transporte público insuficiente en áreas periféricas de la ciudad como una de las prioridades de la planeación, cubriendo sobre todo las zonas del Estado de México. A continuación mostraremos con detenimiento como se comportaba la *movilidad diaria* por transporte de los residentes de la ZMCM hacia 1994.

3. La gran *movilidad cotidiana* de personas en la ciudad

Hacia 1994, la población metropolitana alcanzaba ya más de 16 millones de habitantes¹⁴, mostrando ya una *gran movilidad diaria de personas* por transporte. Según la EO-D'94, se producían diariamente 20.5 millones de viajes por algún modo de transporte. Sin embargo esta movilidad diaria era diferenciada en el territorio, mayor en el D.F. que en los municipios conurbados. Del total de viajes, sólo 33.8% se producían en el Estado de México, no obstante éste albergaba al 48% de habitantes de la ZMCM; tan sólo 19.6% era generado por Ecatepec, Naucalpan, Nezahualcoyotl y Tlanepantla (Ver Cuadro 21).

¹⁴ El monto poblacional es resultado de una proyección propia de la tasa de crecimiento que el XI Censo de Población y Vivienda de 1990 que el INEGI reportó para 1995.

Mientras que, el D.F. producía el 67% restante de viajes con 52% de los habitantes de la ZMCM; destacando las delegaciones Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero, con el 18.6% del total. Así, mientras que el Estado de México albergaba a casi la mitad de la población de la ZMCM, en ella se producían sólo la tercera parte de la movilidad diaria. Con ello, podemos suponer que los habitantes del D.F. contaban con mayores posibilidades de movilidad.

CUADRO 21
VIAJES DIARIOS EN LAS DELEGACIONES Y MUNICIPIOS, 1994

Delegación	Viajes absolutos producidos	% en la ZMCM	Municipio	Viajes absolutos producidos	% en la ZMCM
Azcapotzalco	715,248	3.49	Atizapán de Z.	428,318	2.09
Coyoacán	1,115,823	5.44	Coacalco	203,540	0.99
Cuajimalpa de M.	178,644	0.87	Chalco	255,583	1.25
Gustavo A. Madero	1,753,470	8.55	Chimalhuacán	220,233	1.07
Iztacalco	619,976	3.02	Ecatepec de M.	1,227,919	5.99
Iztapalapa	1,419,598	6.92	Huixquilucan	136,519	0.67
Magdalena Contreras	271,946	1.33	Ixtapaluca	105,807	0.52
Milpa Alta	45,859	0.22	Naucalpan	1,000,951	4.88
Alvaro Obregón	979,789	4.78	Nezahualcoyotl	955,747	4.66
Tláhuac	227,323	1.11	Nicolás Romero	177,044	0.86
Tlalpan	711,820	3.47	La Paz	110,764	0.54
Xochimilco	387,473	1.89	Texcoco	144,584	0.71
Benito Juárez	1,199,659	5.85	Tlanepantla	830,039	4.05
Cuauhtémoc	2,176,275	10.61	Tultitlán	240,659	1.17
Miguel Hidalgo	1,008,280	4.92	Cuautitlán Izcalli	393,430	1.92
Venustiano Carranza	861,933	4.20	AREA MC I *	145,695	0.71
			AREA MC III ***	153,554	0.75
			AREA MC II **	102,717	0.50
Total D.F.	13,673,116	66.68	Total Edo. Méx.	6,833,103	33.82
TOTAL ZMCM	20,506,269	100.00			

*AREA MC I: Cuautitlán, Teoloyucan, Tepotzotlán; **AREA MC II: Jaltenco, Melchor Ocampo, Nextlalpan, Tultepec, Zumpango; ***AREA MC III: Acolman, Tecamac.
Fuente: Datos obtenidos de la Encuesta Origen-Destino de los viajes de los residentes del AMCM, 1994.

a) Las delegaciones y municipios con mayor *movilidad cotidiana*

Una mirada al comportamiento de los viajes producidos por delegación o municipio, nos dará un primer acercamiento de las áreas de mayor movilidad diaria en la ZMCM.¹⁵ En una distribución de las delegaciones y municipios en tres rangos por igual número de entidades, el número de viajes producidos nos muestra claramente algunas zonas con mayor movilidad.

¹⁵ La encuesta O-D'94 define el **viaje producido** como el *originado en un área geográfica predeterminada* y, el **viaje atraído** como *el que arriba a un área geográfica predeterminada*, por lo que el comportamiento de ambas variables es muy similar en los resultados, pues los viajes atraídos significan el regreso al lugar dónde se produjeron.

En el rango de mayor incidencia, de 2.18 a 0.9 millones de viajes, destacan las delegaciones y municipios de: Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Iztapalapa, Ecatepec, Benito Juárez, Coyoacán, M. Hidalgo, Naucalpan, A. Obregón y Nezahualcoyotl, concentrando el 62% del conjunto de la ZMCM. *Es notorio el peso del área central en la concentración de viajes*, suponemos que corresponde al alto grado de equipamiento vial y de transporte para el D.F. y de la localización de actividades económicas, servicios y oficinas gubernamentales. Y por otro lado, también sobresale *la gran incidencia de viajes producidos por municipios caracterizados con alta densidad poblacional o de uso industrial*.

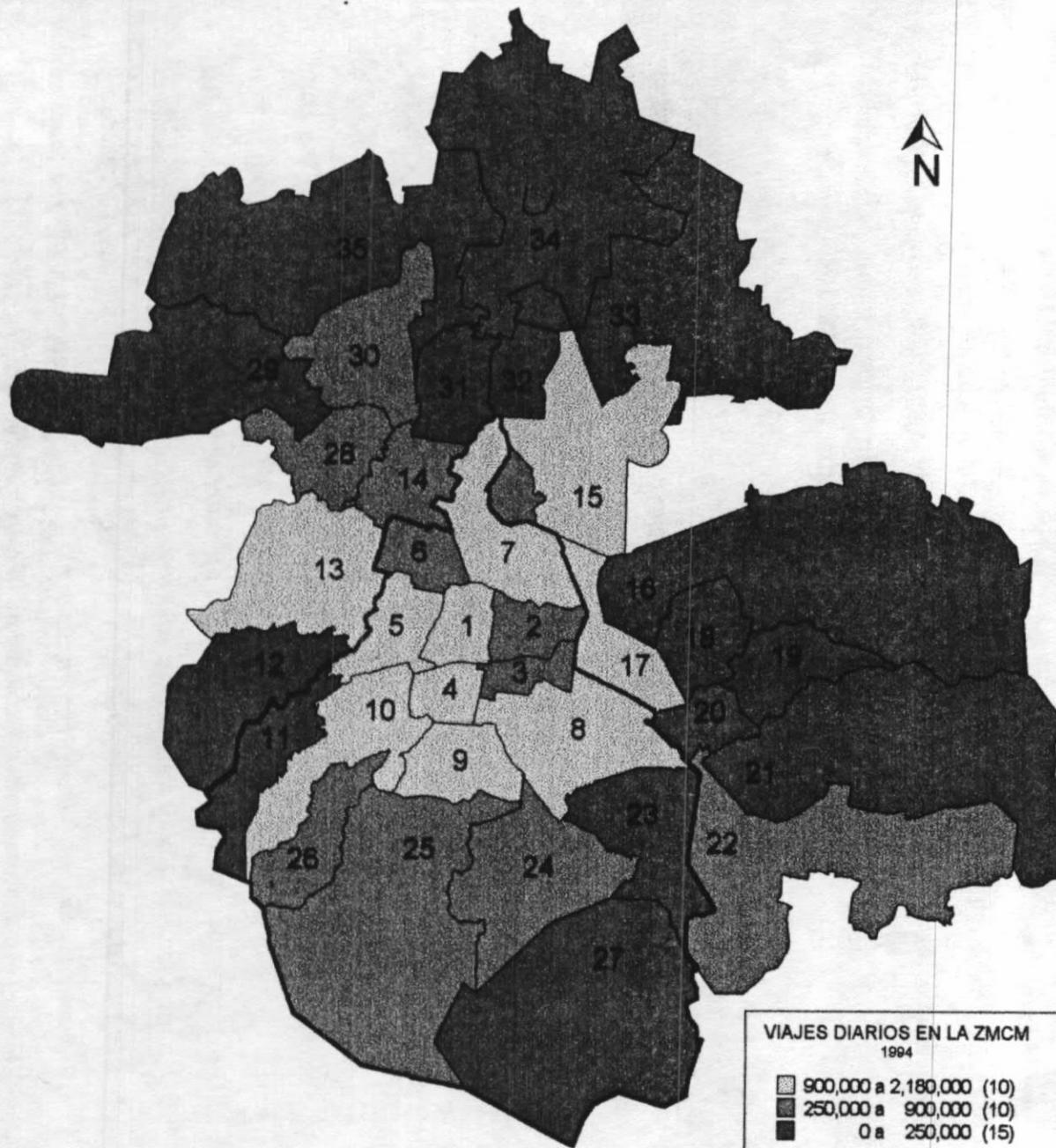
Con mediana incidencia, de 0.9 a 0.25 millones de viajes, encontramos las dos delegaciones centrales restantes: V. Carranza e Iztacalco. Pero sobre todo dos áreas de se dibujan, una al norponiente con Cuautitlán, Atizapán de Z., Tultitlán Tlanepantla y Azcapotzalco; otra al surponiente con Tlalpan, Xochimilco, Magdalena Contreras y Chalco, todas juntas significa el 28% del total. Sobresale *la intensa movilidad de estas delegaciones* no obstante conocer su baja población. Finalmente, en el rango de menos viajes producidos, tenemos el resto de los municipios con 12% del total, ubicados en el norte y suroriente de la ciudad.

En suman, la dinámica diaria destaca *una diferencia en la producción de viajes entre el centro y la periferia*. Sobre todo entre el D.F. y el Estado de México, respondiendo a la ubicación de las áreas urbanas y de transporte consolidadas, zonas de intensa actividad económica, financiera y de servicios (Ver Mapa D). *Esta representación geográfica de viajes producidos confirma que la dinámica de movilidad diaria disminuye conforme se alejan las áreas del centro*.¹⁶ Pero también sugiere una relación entre montos de viajes diarios y una actividad predominante en la entidad por ejemplo: 1) Habitacional en Neza, Iztapalapa o Ecatepec; 2) Administrativa, económica o comercial en Cuauhtémoc, M. Hidalgo, B. Juárez o Coyoacán e; 3) Industrial o laboral en Naucalpan y Tlanepantla.¹⁷

¹⁶ La EO-D'94 afirma que, el promedio de viajeros por vivienda en el D.F. es de 2.6 y en los municipios de 2.4, p.108

¹⁷ A explorar en el siguiente apartado a través de los viajes producidos por regreso a casa y la contrastación con la población residente a 1994. Por supuesto que, la asociación de una actividad predominante en un área no excluye la importancia secundaria de otras, pues a este nivel de agregación de los datos, es difícil establecer la predominancia de una u otra función. Para ello, utilizaremos los datos de la EO-D'94 por motivo de viaje a nivel de *distrito*: ya sean viajes de trabajo -lo que hablaría de la importancia de las áreas como centros laborales-; viajes por estudio -de igual forma se establecería una importancia en términos de centro educativo-; o como predominantemente habitacionales.

ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO



MAPA D

VIAJES DIARIOS EN LA ZMCM
1994

- 900,000 a 2,180,000 (10)
- 250,000 a 900,000 (10)
- 0 a 250,000 (15)

Id	Delegacion	Viajes_pro
1	CUAUHTEMOC	2,176,275
2	V. CARRANZA	861,933
3	IZTACALCO	619,976
4	BENITO JUAREZ	1,199,659
5	MIGUEL HIDALGO	1,008,280
6	AZCAPOTZALCO	715,248
7	GUSTAVO A. MADERO	1,753,470
8	IZTAPALAPA	1,419,598
9	COYOACAN	1,115,823
10	ALVARO OBREGON	979,789
11	CUAJIMALPA	178,644
12	HUIXQUILUCAN	136,519
13	NAUCALPAN	1,000,951
14	TLANEPANTLA	830,039
15	ECATEPEC	1,227,919
16	TEXCOCO	144,584
17	NEZAHUALCOYOTL	966,747
18	CHIMALHUACAN	178,893
19	CHICOLOAPAN	41,340
20	LA PAZ	110,764
21	IXTAPALUCA	105,807
22	CHALCO	255,583
23	TLAHUAC	227,323
24	XOCHIMILCO	387,473
25	TLALPAN	711,820
26	MAGDALENA CONTREF	271,946
27	MILPA ALTA	45,859
28	ATIZAPAN DE Z.	428,318
29	NICOLAS ROMERO	177,044
30	CUAUTITLAN IZCALLI	393,430
31	TULTITLAN	240,659
32	COACALCO	203,540
33	AREA MC III	153,554
34	AREA MC II	102,717
35	AREA MC I	145,685

Fuente: Encuesta Origen-Destino 1994
Maestría en Planeación y Políticas
Metropolitanas UAM-Azcapotzalco
Elaborado por: Verónica Quiroz López
y Juan Carlos Hernández E., 2000

b) Las áreas de mayor atracción por movilidad hacia la residencia

A continuación, realizaremos una caracterización general de las delegaciones o municipios que se pueden considerar como *áreas de mayor atracción*, al observar la distribución de los viajes atraídos por regreso a casa. Esta variable muestra claramente una *mayor movilidad diaria por residencia* en el D.F. que en el Estado de México (Ver Cuadro 22).

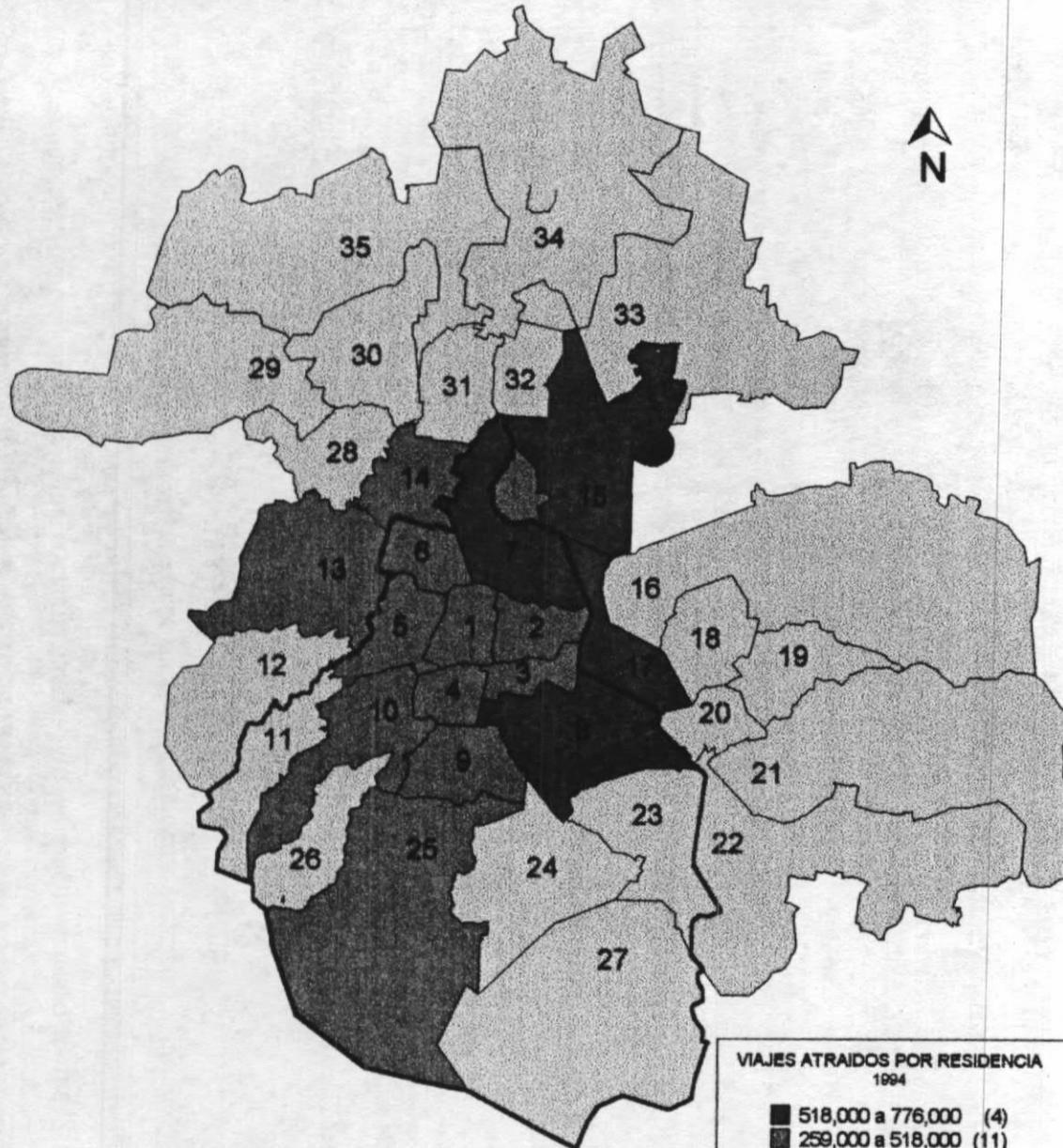
CUADRO 22
VIAJES ATRAIDOS POR REGRESO A CASA, 1994

Delegación	Viajes Atraídos por Regreso casa	%	Municipio	Viajes Atraídos por Regreso casa	%
Cuauhtemoc	470,357	5.02	Huixquilucan	88,132	0.94
Miguel Hidalgo	267,429	2.86	Naucalpan	446,709	4.77
Azcapotzalco	292,811	3.13	Tlanepantla	403,963	4.32
Gustavo A. Madero	738,070	7.88	Ecatepec	775,231	8.28
Venustino Carranza	342,180	3.66	Nezahualcoyotl	617,052	6.59
Iztacalco	296,682	3.17	Chimalhuacan	171,103	1.83
Benito Juárez	396,359	4.23	La Paz	59,102	0.63
Alvaro Obregón	472,761	5.05	Ixtapaluca	66,441	0.71
Iztapalapa	755,880	8.07	Chalco	172,381	1.84
Coyoacán	424,134	4.53	Atizapán de Zaragoza	252,257	2.69
Magdalena Contreras	152,756	1.63	Cuatitlán Izcalli	217,987	2.33
Cuajimalpa	91,156	0.97	Tultitlán	152,956	1.63
Tlahuac	131,239	1.40	Coalcalco	115,497	1.23
Xochimilco	207,688	2.22	Texcoco	66,887	0.71
Tlalpan	341,042	3.64	Nicolás Romero	113,899	1.22
Milpa Alta	24,800	0.26	AREA MC I	77,145	0.82
			AREA MC II	61,513	0.66
			AREA MC-III	98,199	1.05
Total D.F.	5,405,344	58	Total Estado de México	3,956,454	42
TOTAL AMCM	9,361,798	100			

*AMC I: Cuautitlán, Teoloyucan, Tepotzotlán; A MC II: Jaltenco, Melchor Ocampo, Nextlalpan, Tultepec, Zumpango; AMC III: Acolman, Tecamac.
FUENTE: Encuesta Origen-Destino 1994, STyV-DDF/ XI Censo de Población y Vivienda 1990/Conteo 1995 INEGI

Con 48.4%, sólo diez delegaciones concentran casi la mitad del total metropolitano de la *movilidad diaria por regreso a casa*: Iztapalapa, G. A. Madero, A. Obregón, Cuauhtémoc, Coyoacán, Benito Juárez, V. Carranza, Tlalpan, Iztacalco y Azcapotzalco. Mientras que, los 56 municipios conurbados juntos, no obstante sus montos poblacionales, alcanzan apenas el 42% del total. Destaca la concentración en sólo 6 municipios: Ecatepec, Nezahualcoyotl, Naucalpan, Tlanepantla, Atizapán de Zaragoza y Cuatitlán Izcalli del casi 30% del total.

ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO



MAPA E

VIAJES ATRAIDOS POR RESIDENCIA
1994

- 518,000 a 776,000 (4)
- 259,000 a 518,000 (11)
- 0 a 259,000 (20)

Id	Delegación	V_atra_r_c
1	Cuauhtemoc	470,357
2	Venustiano Carranza	342,180
3	Iztacalco	296,682
4	Benito Ju rez	396,359
5	Miguel Hidalgo	267,429
6	Azcapotzalco	292,811
7	Gustavo A. Madero	738,070
8	Iztapalapa	755,880
9	Coyoac n	424,134
10	Alvaro Obregón	472,761
11	Cuajimalpa	91,156
12	Huixquilucan	88,132
13	Naucalpan	446,709
14	Tlanepantla	403,963
15	Ecatepec	775,231
16	Texcoco	66,867
17	Nezahualcoyotl	617,052
18	Chimalhuacan	171,103
20	La Paz	59,102
21	Ixtapaluca	66,441
22	Chalco	172,361
23	Tlahuac	131,239
24	Xochimilco	207,688
25	Tlalpan	341,042
26	Magdalena Contreras	152,756
27	Milpa Alta	24,800
28	Atizap n de Zaragoza	252,257
29	Nicol s Romero	113,899
30	Cuatitl n Izcalli	217,987
31	Tultitl n	152,956
32	Coacalco	115,497
33	AREA MC III	98,199
34	AREA MC II	61,513

Fuente: Encuesta Origen-Destino 1994
Maestría en Planeación y Políticas
Metropolitanas UAM-Azcapotzalco
Elaborado por: Verónica Quiroz López
y Juan Carlos Hernández E., 2000

Más al realizar un mapa de la ZMCM de *viajes atraídos por regreso a casa*, en un corte de viajes en 3 rangos iguales, encontramos una concentración de la población usuaria residente en el Nororiente y un corredor que va de Norte a Sur. En el más alto rango, entre 775 y 518 mil viajes, tenemos a Ecatepec e Iztapalapa con el 8% del total, cada uno; además de G.A. Madero y Nezahualcoyotl con 7.8% y 6.6%, respectivamente (Ver Mapa E).

Con *movilidad diaria media por residencia*, de 518 a 259 mil viajes, se concentran las 4 delegaciones centrales, Azcapotzalco, Miguel hidalgo, Coyoacán, A. Obregón y Tlalpan, además de los municipios de Tlanepantla y Ecatepec, todos ellos forman de Norte a Sur un corredor que se unen al Nororiente con el primer rango, pero dejando fuera una gran parte del Suroriente y Norte de la ciudad. Con la menor incidencia, menos de 259 mil viajes, encontramos el resto de la ZMCM en el norte, el resto del oriente y poniente. Esta sencilla distribución de los *viajes atraídos por residencia*, nos brinda un primer acercamiento de la segregación de la población y por consiguiente del comportamiento de su movilidad diaria.¹⁸

4. La dinámica de la movilidad interna en cada entidad

Es interesante analizar el comportamiento de la *movilidad diaria por transporte* al interior de cada delegación o municipio, pues dicha variable expresa el grado de dinámica interna en una determinada zona geográfica, lo que nos habla no sólo de la confluencia de transporte, sino también de equipamiento urbano, trabajo, comercio o habitación en una misma área.

a) Entidades de mayor *movilidad interna*

En general, el Distrito Federal presenta mayor movilidad al interior de sus entidades, con 61% del total de viajes internos atraídos, mientras que en el Estado de México se concentra el 39 restante (Cuadro 23). Las delegaciones con mayor movilidad interna diaria son Gustavo A. Madero con 9.5% del total de viajes internos en la ZMCM; Cuauhtémoc e Iztapalapa con 7.4% y 7.3% respectivamente. Su *movilidad interna* se relaciona seguramente a la concentración de actividades económicas, en el caso del Centro Histórico, el corredor financiero y comercial de Insurgentes, o el cultural en Coyoacán.

¹⁸ Esta inferencia la confirmaremos observando el comportamiento a nivel de distritos, la oferta de transporte y la concentración de áreas comerciales y de servicios. Esta relación se explora en el apartado *Principales ejes de movilidad intraurbana por motivo de actividad*.

CUADRO 23
VIAJES INTERNOS POR ENTIDAD EN LA ZMCM, 1994

Delegación	Viajes		Municipio	Viajes	
	internos	%		internos	%
Azcapotzalco	241,499	2.97	Atizapán de Zaragoza	192,824	2.37
Coyoacán	397,678	4.89	Coacalco	100,157	1.23
Cuajimalpa de M.	91,201	1.12	Chalco	109,083	1.34
Gustavo A. Madero	770,824	9.48	Chimalhuacán	48,832	0.61
Iztacalco	181,371	2.23	Ecatepec de Morelos	608,553	7.48
Iztapalapa	593,750	7.30	Huixquilucan	56,774	0.70
Magdalena Contreras	130,178	1.60	Ixtapaluca	46,770	0.58
Milpa Alta	21,497	0.26	Naucalpan	524,319	6.45
Alvaro Obregón	410,273	5.04	Nezahualcoyotl	370,869	4.56
Tlahuac	120,639	1.48	Nicolás Romero	108,496	1.33
Tlalpan	299,795	3.69	La Paz	35,594	0.44
Xochimilco	214,504	2.64	Texcoco	116,447	1.43
Benito Juárez	414,976	5.10	Tlanepantla	321,419	3.95
Cuauhtemoc	600,794	7.39	Tultitlán	99,368	1.22
Miguel Hidalgo	255,098	3.14	Cuautitlán Izcalli	207,529	2.55
Venustiano Carranza	233,352	2.87	AREA MC I*	62,026	0.76
			AREA MC II*	61,480	0.76
			AREA MC III*	84,916	1.04
Total D.F.	4,977,429	61	Total Edo. México	3,155,456	39
TOTAL AMCM	8,132,885	100			

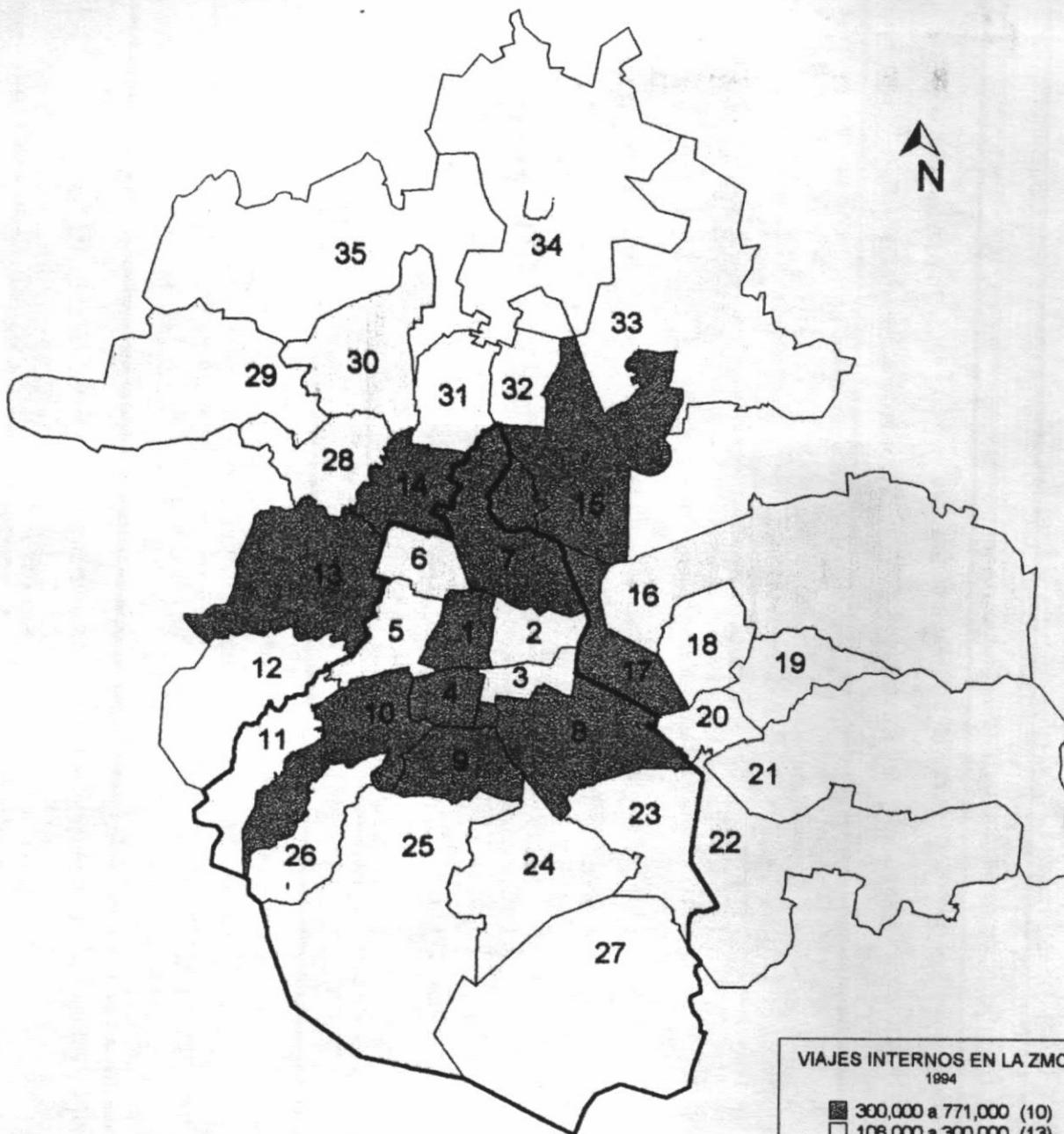
*AMCI: Cuautitlán, Teoloyucan, Tepotzotlán; AMCII: Jaltenco, M. Ocampo, Nextlalpan, Tultepec, Zumpango; AMCIII: Acolman, Tecama
FUENTE: Encuesta Origen-Destino 1994, STyV-DDF/ XI Censo de Población y Vivienda INEGI, cuadro 3, p.55.

En los Municipios Conurbados destacan como mayores generadores de *viajes internos*: Ecatepec con 7.48%, Naucalpan con 6.45%, Nezahualcoyotl con 4.56% y Tlanepantla con 3.95%. La causa es la combinación en sus áreas de la industria y la residencia en los circuitos regionales al norponiente, y también por la existencia de conexiones intermodales de transporte: Metro y microbuses que conectan áreas centrales con periféricas, como en Indios Verdes, Pantitlán, Barranca del Muerto, CU o Los Reyes (Ver Mapa F).

Esta conclusión, de relacionar la *movilidad interna* y el *equipamiento urbano*, la podremos confirmar más adelante, al observar la distribución por *motivos de viaje a nivel de distrito*. Basta decir ahora, que del mismo modo que con los viajes atraídos, en el caso de viajes internos su comportamiento parece estar vinculado a la posibilidad de tomar un transporte, a la dotación de infraestructura urbana y a la diversidad de actividades que se realizan en ella.¹⁹

¹⁹ No obstante, aclaramos que una limitante de la EO-D'94 es no registrar los viajes cortos a pie por tanto, su dinámica no puede ser incluida en este análisis. Más suponemos que su realización no demanda, de por sí, transporte motorizado.

ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO



MAPA F

VIAJES INTERNOS EN LA ZMCM
1994

- 300,000 a 771,000 (10)
- 108,000 a 300,000 (13)
- 10,000 a 108,000 (12)

ID	DELEGACION	V_Internos
1	CUAUHTEMOC	600,794
2	V. CARRANZA	233,362
3	IZTACALCO	181,371
4	BENITO JUAR	414,978
5	MIGUEL HIDA	255,098
6	AZCAPOTZALC	241,499
7	GUSTAVO A.	770,824
8	IZTAPALAPA	593,750
9	COYOACAN	397,678
10	ALVARO OBRE	410,273
11	CUAJIMALPA	91,201
12	HUIXQUILUCA	56,774
13	NAUCALPAN	524,319
14	TLANEPANTLA	321,419
15	ECATEPEC	608,553
16	TEXCOCO	116,447
17	NEZAHUALCOY	370,869
18	CHIMALHUACA	37,852
19	CHICOLOAPAN	10,980
20	LA PAZ	35,594
21	IXTAPALUCA	46,770
22	CHALCO	109,083
23	TLAHUAC	120,639
24	XOCHIMILCO	214,504
25	TLALPAN	299,795
26	MAGDALENA C	130,178
27	MILPA ALTA	21,497
28	ATIZAPAN DE	192,824
29	NICOLAS ROM	108,498
30	CUAUTITLAN	207,529
31	TULTITLAN	99,368
32	COACALCO	100,157
33	AREA MC II	84,916
34	AREA MC II	61,480

Fuente: Encuesta Origen-Destino 1994
Maestría en Planeación y Políticas
Metropolitanas UAM-Azacapotzalco
Elaborado por: Verónica Quiroz López
y Juan Carlos Hernández E., 2000

b) Las actividades predominantes por entidad

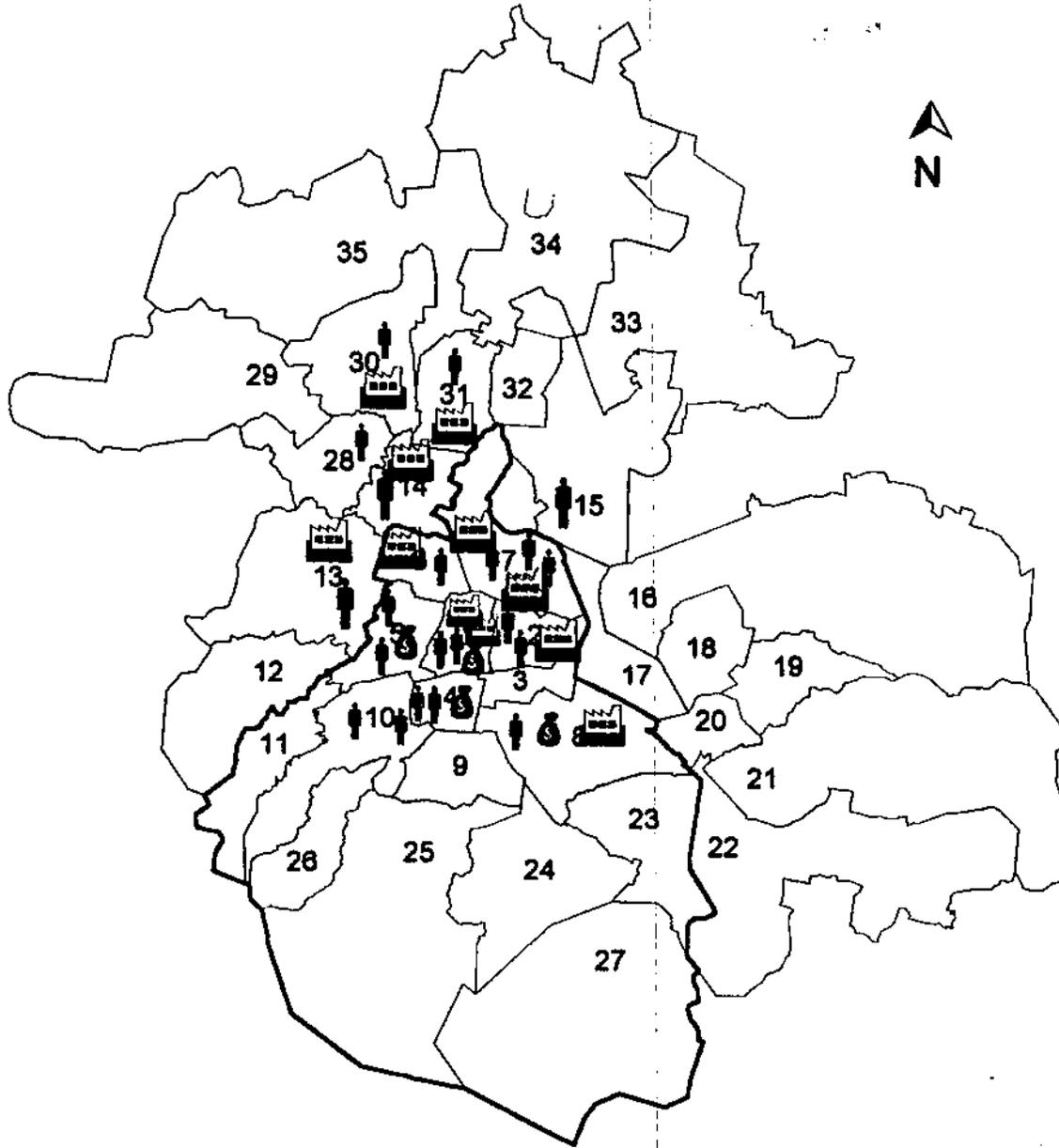
La distribución diferenciada de viajes internos por entidad, nos sugiere un comportamiento vinculado al tipo de actividades que se realizan en ella. Ya hemos tocado anteriormente la importancia de las áreas respecto al uso habitacional, se hace necesario ahora una breve caracterización de sus áreas por importancia de actividad laboral y de estudios.

Una distribución geográfica del *personal ocupado* en la ZMCM entre 1980-1993, muestra una concentración de Este al Norponiente, Centro y Oriente de la ciudad. Los municipios con alto número de *personal ocupado* son Naucalpan, Tlanepantla y Ecatepec; además en la última década parecen comenzar a cobrar importancia Cuautitlán Izcallí, Atizapán y Tultitlán. En el D.F., destacan grandes montos para las delegaciones centrales, sobre todo Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo, además de Azcapotzalco, Gustavo A. Madero y al sur Alvaro Obregón, Coyoacán e Iztapalapa. En el *sector industrial*, la distribución de sus *establecimientos*, nos muestra claramente la importancia esta actividad al Norponiente de la ciudad: Azcapotzalco, Tlanepantla, Naucalpan, Cuautitlán Izcallí, Tultitlán.²⁰

También en 1993, *la actividad comercial* se concentraba en 4 delegaciones: Cuauhtémoc, M. Hidalgo, B. Juárez e Iztapalapa, las que generaban 63.4% de ingresos los totales. El mayor número de *empleos en el sector* también era de Cuauhtémoc, Iztapalapa, B. Juárez, G. A. Madero y M. Hidalgo; así mismo el mayor número de *establecimientos* se encontraba en Cuauhtémoc, Iztapalapa, G. A. Madero y V. Carranza. En el *sector servicios*, la tendencia era similar, tan sólo Cuauhtémoc y G. A. Madero concentraban 34% de los de establecimientos; y Cuauhtémoc detentaba el mayor monto de empleados en el sector, seguido de M. Hidalgo, Benito Juárez, A. Obregón, G. A. Madero y V. Carranza.²¹ En general, se advierte que el norponiente, centro y surponiente de la ZMCM son un fuerte polo actividad laboral. En el sector industrial destacan los municipios del norponiente y; en el sector comercial y de servicios sobresalen las delegaciones centrales y el corredor de movilidad hacia el surponiente, lo que confirma la segregación espacial las actividades y, por tanto seguramente de la movilidad diaria de los residentes de la ZMCM (Ver Mapa G).

²⁰ Datos proporcionados por Fernando Díaz Pérez, de su tesis de Maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas.

ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO



PREDOMINANCIA DE ACTIVIDAD POR ENTIDADES, ZMCM.

- Personal ocupado industrial
- Personal ocupado comercio
- Personal ocupado servicios
- Establecimientos industria
- Establecimientos comercio
- Establecimientos servicios
- Ingresos totales comercio

MAPA G

Fuente: Díaz Pérez Fernando, 1993
 Maestría en Planeación y Políticas
 Metropolitanas UAM-Azcapotzalco
 Elaborado por: Verónica Quiróz López
 y Juan Carlos Hernández E., 2000

c) Tendencias de la *segregación socioespacial* por movilidad diaria

En suma, el comportamiento de los *viajes internos* nos hace suponer que el carácter específico del *equipamiento urbano y del transporte* influye directamente en la movilidad y en sus motivos: 1) *municipios habitacionales* que producen viajes hacia centros laborales o de estudio; 2) *delegaciones que combinan trabajo y comercio*; 3) *zonas con lógica regional propia*. Estas son las tendencias que confirmaremos más adelante a nivel distrito.

Por lo pronto, en este acercamiento a nivel de delegación y municipio se ha caracterizado la *movilidad diaria* general de la ZMCM a través del análisis espacial de sus viajes atraídos e internos. En principio, se muestra que hay una mayor movilidad en el Distrito Federal, que va disminuyendo conforme se acerca a la periferia.

Así la movilidad parece ser mayor en aquellas áreas urbanas más consolidadas, con un mejor equipamiento urbano, delineándose con ello una segregación espacial respecto al uso del suelo, pero que repercute formando áreas de atracción o expulsión de movilidad diaria.

- **Un corredor de alta movilidad**

En este nivel, se comienza a observar un *corredor de alta movilidad* que atraviesa de Norte a Sur la ciudad, con dirección al Poniente, asociado a su actividad comercial y de servicios.

- **Una zona de movilidad regional al norte**

En el Nororiente, también se presentan dos conjuntos de municipios habitacionales e industriales con gran movilidad, suponemos con una dinámica de *movilidad regional en el norte* como municipios de mutua atracción, aunque sin ser tan alta como en el área central, y por tanto con déficit de movilidad.

Respecto a la movilidad interna, se vuelve a presentar el D.F. con alta movilidad, sobre todo en las delegaciones centrales o en las zonas de conexión intermodal del Metro, los autobuses, combis y microbuses; lo que otorga más posibilidades en la elección del modo de transporte en el centro que en la periferia urbana.

5. Los principales ejes de *movilidad diaria* a nivel distrito

El análisis de la movilidad a nivel delegación nos da una primera imagen de su distribución, pero sólo permite observar la tendencia general. Al bajar la observación a nivel de distritos podemos ver con más detalle el destino y motivo para ratificar el supuesto de que la diaria movilidad responde a la segregación espacial de habitar, laborar o comerciar. Además a nivel *distrito* podremos observar la gran dinámica la movilidad de las áreas centrales con mayor precisión de lugares y, al mismo tiempo visualizar la extensión real de área conurbada y el grado de su movilidad diaria, para comprobar la desigualdad en el servicio de transporte.

a) Las 4 áreas de mayor *movilidad diaria*

En una distribución proporcional en 3 rangos de los 134 distritos del AMCM, observamos con mayor proporción de viajes atraídos, entre 117 mil a 32 mil viajes, 4 zonas de movilidad. Una al Norte formada por Cuauhtépec, Politécnico, Lindavista y Satélite y al Norponiente con Centro Industrial, Nicolás Romero, Lechería, La Piedad, Ciudad Labor, Coacalco, San Cristóbal, el AMC-I y el AMC-III. La ubicación espacial de éstos y su combinación regional de hábitat e industria parecen sugerir *un sistema regional de movilidad diaria al Norte*.

Un tercer conjunto aparece ahora con mayor precisión: *el corredor de alta movilidad del Centro a Sur hacia el Poniente*, un área de gran actividad económica y de servicios, desde Zona Rosa, Buenavista, Chapultepec, la Obrera, Balbuena, Del Valle, Vértiz Narvarte y San Angel Inn, hasta Cerro del Judío, Magdalena Contreras, Villa Olímpica, Coapa, San Pedro Mártir, La Noria y Nativitas. Finalmente, se manifiestan *dos pequeñas zonas habitacionales de movilidad media*. Una de altos recursos con Las Lomas, Olivar del Conde, Cuajimalpa y Huixquilucan y otra al Oriente La Paz, Ixtapaluca, Chalco y Texcoco (Mapa H).

Asimismo en una distribución natural ahora para los *viajes producidos*, se vuelve a dibujar con mayor precisión el corredor de alta movilidad que atraviesa la ciudad de lado poniente, desde el Centro Histórico hasta CU, Villa Olímpica; se une al norte a Lindavista, Politécnico y la Villa; al poniente a Satélite, Echegaray, Chapultepec y Las Lomas; al oriente a las colonias Morelos, Balbuena y Obrera y al sur a Villa Olímpica, Coapa y la Noria (MAPA I).

AREA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO



VIAJES ATRAIDOS EN EL AMCM
1994

- 32,000 a 117,000 viajes (46)
- ▒ 18,000 a 32,000 viajes (41)
- 0 a 18,000 viajes (47)

MAPA H

ID	DISTRITO	V_ATRA
1	Zoochil	667,460
2	Zoochil	473,028
3	Buena Vista	238,867
4	Tlalcochil	134,124
5	Morillo	241,382
6	Del Olivo	284,242
7	Coronel	238,416
8	Chapultepec	378,870
9	Los Leones	225,778
10	Pedernales	148,227
11	Andrés	202,821
12	La Roca	111,883
13	Olmedo	105,821
14	Taxcoacero	133,817
15	Rosario	148,828
16	Vallab	157,802
17	Lindavista	328,210
18	Palmarillo	281,827
19	Reclamador Norte	85,888
20	Quadrantes	88,888
21	Tepicay	803,282
22	St. Felipe Ave. e	127,156
23	Opico, Las Galas	132,281
24	Bosque de Aragón	108,818
25	La Melitona	104,818
26	La Villa	203,528
27	Buena Vista	108,838
28	Eduardo Molina	114,431
29	Panamor Pablo	87,888
30	Mexicozaco	151,138
31	Aeropuerto	31,118
32	Parillón	108,138
33	Bellavista	308,228
34	Arenal	108,758
35	Urbitas	117,818
36	Palacio de los Di	184,732
37	Reforma Interior	170,488
38	Villa de Cortés	181,888
39	Portales	228,887
40	Del Valle	241,178
41	Ciudad de los Di	248,378
42	Vértiz Novales	237,887
43	Palacio	41,032
44	San Agustín	382,844

ID	DISTRITO	V_ATRA
45	Santa Lucía	898,828
47	Oliver del Cardal	132,888
48	Santa Fe	151,878
49	St. Andrés Teh	147,488
50	Central de Abas	188,128
51	UAM	123,488
52	Ejla Cuauhtémoc	188,037
53	St. Martín Por	78,227
54	San Miguel Tor	88,091
55	St. Mo. Felipe	87,482
56	St. Cruz Mayo	117,888
57	Juarezville	113,524
58	El Molino Tezoz	87,828
59	Lomas Estrella	123,787
60	Pueblo de Guila	121,800
61	C.T.M. Cuahu	148,347
62	Natlagipa	148,288
63	Pedregal	88,881
64	O.H.	308,828
65	Viveros	288,288
66	Compañías Oly	158,848
67	Dere del Julio	148,812
68	Magdalena Cer	121,888
69	Quadrante	178,828
70	Miguel	138,883
71	La Tula	81,812
72	La Nube	227,748
73	Nahuatlán	158,827
74	Coque	228,818
75	San Pedro Map	138,871
76	Palmar	138,888
77	Villa Obispa	224,748
78	Miguel Ato	48,834
79	Miguel Alemán	138,878
80	Casa Militar 1	82,887
81	Alfonso	88,828
82	El Molino	83,837
83	Industrial Nuevo	133,881
84	San Mateo	118,817
85	Santitas	228,882
86	Esmeralda	218,878
87	Santa Mónica	178,888
88	Puerto de Vega	138,818
89	Carretera Industrial	227,827

ID	DISTRITO	V_ATRA
90	Santa Cecilia	122,888
91	Jardines del Bos	83,881
92	San Juan Indu	88,881
93	Xalisco	103,838
94	El Chimal	148,888
95	Solidaridad 01	128,888
96	El Mirador	28,888
97	Complexo de Anz	128,772
98	Plaza Aragón	108,844
99	Júpiter	128,818
100	Ol. Azteca	153,774
101	San Cristóbal	143,884
102	Jardines de M	78,818
103	Vista de Cortes	78,888
104	Compañías Guad	107,488
105	ENEP Aragón	127,488
106	El Sol	78,812
107	Viguerías	88,488
108	Palacio Municipal	78,787
109	Esperanza	92,882
110	La Redonda	84,888
111	La Perla	88,147
112	Evangelina	78,828
113	Miguel Alemán	81,888
114	Miraflores	88,882
115	Chapultepec	118,881
116	Chapultepec	118,888
117	La Paz	111,488
118	Magdalena	104,888
119	Villa de Cortes	143,487
120	Xico	111,878
121	Cobarrutia	142,884
122	A. López Matamor	148,877
123	Mercado de Juárez	138,878
124	Luchano	142,884
125	La Florida	138,888
126	Viguerías Industrial	108,431
127	Ol. Labor	184,284
128	Unidad Alameda	78,888
129	Coahuila	382,882
130	Taxco	148,882
131	Nuevo Pinar	32,818
132	AREA MC P	144,888
133	AREA MC P	122,444

Fuente: Encuesta Origen-Destino 1994
Maestría en Planeación y Políticas
Metropolitanas UAM-Azcapotzalco
Elaborado por: Verónica Quiroz López
y Juan Carlos Hernández E., 2000

AREA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO



VIAJES PRODUCIDOS EN LA AMCM
1984

- 203,000 a 565,000 (27)
- 119,000 a 203,000 (59)
- 27,000 a 119,000 (48)

MAPA I

ID	DISTRITO	V_PRODUC	ID	DISTRITO	V_PROD	ID	DISTRITO	V_PROD
1	Zooch	604,808	89	Sanito Lucas	98,000	90	García Cuñiles	138,778
2	Zona Rosa	672,048	91	Oliver del Corral	182,840	91	Jardines del Bos	83,882
3	Barranquilla	239,261	92	Santa Fe	151,430	92	San Juan Ixtabo	130,472
4	Tlalaboa	153,085	93	Sr. Andrés Toluca	163,370	93	Kalidasa	162,763
5	Mixcoac	237,833	94	Campeónes de México	99,848	94	El Chantal	141,889
6	Col. Obreros	254,321	95	UMAJ	120,323	95	Soldaditas 89	128,888
7	Dondele	254,322	96	Ej. Constitucion	139,547	96	El Mirador	43,817
8	Chapultepec	878,938	97	Rta. Santa Ana	74,850	97	Cuapetlan de Ar	122,894
9	Las Lomas	224,439	98	San Miguel Teotihu	88,444	98	Plaza Aragón	111,888
10	Parititlan	146,801	99	Rta. San Xalpa	68,335	99	Jepique	130,594
11	Artistas	261,884	100	San Cruz Mexiqui	128,323	100	Cd. Actopan	154,893
12	La Raza	111,038	101	Acasmeche	113,284	101	San Cristóbal	143,848
13	Chacarita	168,328	102	El Molino Yucatan	87,425	102	Antillas de Mé	80,882
14	Tecamaca	133,751	103	Lomas Estrella	127,801	103	Vista de Cerro	71,820
15	Rosario	150,885	104	Pueblo de Cultura	121,883	104	Cuapetlan Gas	110,176
16	Villajoy	154,749	105	C.T.M. Cuahuacán	144,871	105	ONEP Aragón	137,828
17	Lindavilla	321,884	106	Nobolingo	139,739	106	El Sol	78,133
18	Pedernales	282,428	107	Podregal	88,280	107	Urguccion	88,448
19	Reclusorio Norte	87,832	108	C.U.	308,893	108	Palacio Marqués	79,114
20	Cuauhtemoc	88,888	109	Vieques	289,893	109	Esperanza	83,843
21	Tepeyac	104,894	110	Cuapetlan Ciudad	137,401	110	La Perla	84,828
22	Sr. Felipe de Jesús	128,848	111	Casa del Justicia	160,782	111	La Perla	84,828
23	Ovto. Los Gallos	132,783	112	Magisterio Central	121,884	112	Escudero	78,882
24	Buque de Arroyo	108,888	113	Cuajimalpa	178,844	113	Metropolitano	81,888
25	La Malinche	107,488	114	Mixcoac	134,888	114	Microvías	88,788
26	La Villa	232,818	115	La Torrel	82,337	115	Crucitasur	168,818
27	Buendía	168,388	116	La Noria	238,782	116	Chicolapan	103,828
28	Eduardo Molina	114,852	117	Holbitan	188,881	117	La Paz	118,784
29	Ruiz de Alarcón	88,843	118	Coapa	230,328	118	Estadista	108,882
30	Martinez	157,787	119	San Pedro Martir	138,787	119	Villa de Guadalupe	143,788
31	Anasquales	27,888	120	Peñitas	131,388	120	Xico	111,884
32	Paralita	168,888	121	Villa Olimpia	234,342	121	Collihuepala	143,828
33	Iturbide	301,488	122	Miguel Alemán	48,888	122	A. López Mateos	148,822
34	Arenal	168,888	123	Huixquilucan	136,818	123	Mesa de Jesús	138,288
35	Upland	118,884	124	Cuapetlan I	88,188	124	Luchetta	184,478
36	Palacio de los Di	163,872	125	Alameda	88,888	125	La Florida	130,814
37	Reforma Iturbide	171,842	126	El Alamo	88,182	126	Interav. Central	108,848
38	Villa de Cortés	188,881	127	Industrial Huarcap	132,784	127	Del Labor	103,138
39	Portales	238,888	128	San Mateo	118,884	128	Unidad Alameda	78,837
40	Del Valle	241,788	129	San Mateo	237,440	129	Concepción	838,848
41	Ciudad de los Di	247,783	130	Erzberg	243,882	130	Tomas	144,884
42	Vista Nueva	221,448	131	Santa Mónica	148,420	131	Nicolás Pizarro	177,844
43	Palmas	148,378	132	Puerto de Vigas	137,370	132	AREA MC I	148,888
44	San Ángel Inn	383,848	133	Calle Industrial	228,887	133	AREA MC II	182,718
45	Oliver de los Paz	84,278	134			134	AREA MC III	183,884

Fuente: Encuesta Origen-Destino 1984
Maestría en Planeación y Políticas
Metropolitanas UAM-Azcapotzalco
Elaborado por: Verónica Quiroz López
y Juan Carlos Hernández E., 2000

b) La baja *movilidad diaria* en la periferia urbana

La dinámica de movilidad diaria de los residentes metropolitanos a nivel distrito, observada a través del monto de los *viajes atraídos por regreso a casa* comparado con la población potencialmente usuaria, presenta un panorama de déficit de movilidad en 2/3 del AMCM, sólo con más de 2 viajes atraídos p/p a algunos distritos centrales y del surponiente.

Una distribución de corte natural, en tres rangos proporcionales según los valores que toma cada distrito respecto al promedio de viajes atraídos p/p, nos muestra que sólo 11 de los 134 distritos tienen más de 3 viajes atraídos p/p, es decir, cuentan con una *alta movilidad diaria*. De ellos Aeropuerto, Palacio y Cd. de los deportes resultan poco significativos dada su nula importancia habitacional. Mientras que los restantes: Lindavista, Zócalo, Zona Rosa, Condesa, Chapultepec, Las Lomas, Del Valle y San Angel Inn, forman el núcleo central del corredor de movilidad diaria que segrega al oriente de la ciudad

Con una movilidad media, de 2 a 3 viajes atraídos p/p, tenemos a los 16 distritos más cercanos al corredor: Vallejo, Politécnico y la Villa al norte; al norponiente Satélite, Echegaray y Centro Industrial; en el centro Anáhuac, Buenavista, Morelos, Obrera y Balbuena y; hacia el sur Vértiz Narvarte, Villa de Cortes, Portales, Viveros y CU. Finalmente, en el rango de menor movilidad diaria, es decir, dónde se registran menos de 2 viajes atraídos p/p se encuentran los 107 distritos restantes del AMCM, caracterizando así la otra cara de la segregación de movilidad diaria, la del *centro-periferia*.

c) El desequilibrio de la movilidad diaria en la ZMCM

En resumen, esta sencilla distribución geográfica que compara los viajes atraídos por distritos, confirma: 1) la existencia de un *corredor de alta movilidad diaria* que atraviesa de norte a sur la ciudad, pero sólo de lado poniente; 2) una *zona de movilidad regional en el norte*, en un sistema de municipios habitacionales e industriales; 3) *movilidad media en dos zonas habitacionales*, una al oriente y otra al poniente; 4) las 2/3 restantes del AMCM muestra una *movilidad diaria muy baja*, que se acentúa mientras más se acercan a la periferia urbana, siendo el área más segregada el suroriente de la ciudad.

6. La movilidad cotidiana y los motivos de actividad

No obstante hemos caracterizado la tendencia de segregación socioespacial de la movilidad diaria urbana, en este apartado exploraremos la relación entre los motivos de la *movilidad diaria* y la *actividad predominante* de los distritos de trabajo o estudio. Además de confirmar un déficit de movilidad diaria para la mayor parte de la población económicamente activa y la población estudiante, sobre todo en las zonas periféricas.

a) La fuente de atracción del Centro por trabajo

Una distribución de los viajes atraídos por motivo de trabajo, en tres rangos nos muestra una concentración de la movilidad laboral en el Centro y Poniente de la ciudad. En el rango mayor, entre 260 y 100 mil viajes atraídos por trabajo sólo se ubican 4 distritos centrales: Zócalo, Zona Rosa, Chapultepec y San Angel Inn, representando el 17% del total de viajes.

En un segundo rango, entre 100 y 45 mil viajes, se concentran 27 distritos más: al norte, Centro Industrial, Industrial Naucalpan, Vallejo, Lindavista, Politécnico y la Villa; del centro al surponiente Buenavista, Tlatelolco, Morelos, Obrera, Condesa, Anáhuac, Lomas, Satélite, Echegaray, Moctezuma, Balbuena, Palacio y Cd. Deportiva, Portales, Del Valle, Vértiz Narvarte, Central de Abastos, CU, Viveros, Coapa y Villa Olímpica, todos aglutinados en el centro del AMCM representan, 41% del total de viajes atraídos por trabajo. El resto de los distritos presenta una baja movilidad diaria por motivos de trabajo, con menos de 45 mil viajes al día, 107 distritos periféricos completan apenas el 42% restante del total (MAPA K).

Del mismo modo, al hacer una comparación entre el monto de *viajes producidos por trabajo* y la *población residente económicamente activa*, podemos observar que una distribución espacial con similar concentración en el área central, de los 35 distritos que producen al menos un viaje por residente económicamente activo por trabajo. En este cruce, la movilidad alta por trabajo alcanza a abarcar distritos más periféricas: Rosario, La Malinche, Arenal, Central de abastos, Culhuacán, el Molitino, San Mateo, Plaza Aragón, Jajalpa, Cd. Azteca, Chimalhuacan, Chicoloapa, Valle de Chalco, Xico y el AMC II. Los restantes 99 distritos, la mayoría en la periferia urbana, presentan una menor *movilidad producida por trabajo*, pues no alcanzan a cubrir un viaje por residente económicamente activo.

AREA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO



MAPA J

VIAJES ATRAIIDOS POR TRABAJO AMCM
1994

- 100,000 a 257,000 viajes (4)
- ▨ 45,000 a 100,000 viajes (27)
- 3,000 a 45,000 viajes (103)

N	Districto	Viajes_94	N	Districto	Viajes_94	N	Districto	Viajes_94
1	Zacoala	226,199	15	Oliver de los P	8,221	30	Santa Cecilia	20,801
2	Zarza Rosa	241,028	16	Santa Lucía	6,200	31	Justicia del Po	16,228
3	Guadalupe	71,880	17	Oliver del Occid	8,184	32	San Juan Atoyac	16,828
4	Tlalcala	40,982	18	Santa Fe	31,708	33	Xalapa	43,188
5	Mixcoac	81,236	19	San Andrés Totol	30,180	34	El Granitico	10,883
6	Col. Obrera	74,872	20	Coahuila de Allende	75,183	35	Buñuelo 91	10,800
7	Cuauhtémoc	87,279	21	IMSA	28,578	36	El Mirador	8,893
8	Chapultepec	188,085	22	Ej. Cucahtlan	35,135	37	Cuauhtémoc de Arz	13,839
9	Los López	88,384	23	Sta. Martha Aca	14,800	38	Piazza Aragón	6,183
10	Pantitlán	35,887	24	San Miguel Teot	7,816	39	Jalapa	32,118
11	Anhuac	77,844	25	Sta. Ma. Xalpa	5,182	40	Col. Atoyac	6,885
12	La Paz	27,274	26	Sta. Cruz Moyah	20,883	41	San Cristóbal	20,278
13	Olivera	37,086	27	Américas	13,344	42	Jardines de Mier	7,281
14	Tecozotlán	21,748	28	El Molino Tezom	14,305	43	Verde de Cayula	5,421
15	Rosario	28,118	29	Lomas Estrella	25,271	44	Campeche Guad	6,094
16	Valdeap	73,844	30	Puerto de Ochoa	35,807	45	ENEP Aragón	11,281
17	Linderoles	85,883	31	G.T.M. Dolores	20,771	46	El Sol	8,285
18	Poltitlán	82,889	32	Nezahualco	38,227	47	Vigilantes	11,891
19	Pedernales Nord	30,882	33	Pedregal	14,344	48	Pedro Bernal	10,022
20	Condemina	6,300	34	C.I.	84,828	49	Esperanza	13,811
21	Tepeyac	21,078	35	Viveros	78,880	50	La Pedrera	8,022
22	San Felipe Jaco	20,318	36	Campeche Obis	27,891	51	La Peña	12,348
23	Opus. Los Oteros	13,881	37	Caro del Judio	18,148	52	Chalchicomula	11,808
24	Bosques de Aragón	11,847	38	Magdalena Cort	15,800	53	Motzopolitana	13,880
25	La Merced	16,883	39	Cuauhtémoc	24,225	54	Interlomas	11,879
26	La Villa	28,141	40	Milpa Alta	18,830	55	Chimulpan	12,888
27	Bonafina	35,880	41	La Turba	14,824	56	Chimulpan	10,888
28	Eduardo Molina	24,200	42	La Merced	35,311	57	La Paz	28,413
29	Rosario Rubio	18,344	43	Nabokov	15,180	58	Interoctava	15,774
30	Mexicocana	45,828	44	Ortega	45,840	59	Valle de Chalco	18,421
31	Neopolitana	16,008	45	San Pedro Martí	17,048	60	Xico	10,187
32	Parícuti	42,877	46	Padreaga	15,288	61	Callescuya	21,328
33	Balcarón	76,181	47	Villa Olímpica	37,888	62	A. López Mateos	17,443
34	Arzobispado	22,831	48	Milpa Alta	5,113	63	Maza de Jares	11,744
35	Lipsón	27,188	49	Madrugada	15,100	64	Losheria	21,848
36	Palacio de las	48,577	50	Campo Militar 1	18,881	65	La Piedad	27,027
37	Pedernales Sur	28,107	51	Alarcón	3,528	66	Indovall Inter	15,385
38	Villa de Cortes	35,287	52	El Molino	5,400	67	Col. Labor	21,484
39	Pedernales	68,482	53	Industrial Nueva	82,370	68	Unidad Alarcón	6,833
40	Dal Valle	80,572	54	San Mateo	13,245	69	Oaxaco	19,818
41	Ciudad de los D	82,438	55	Satélite	88,513	70	Tecoco	28,230
42	Villa Mercedes	88,487	56	Esmeralda	88,884	71	Hidro y Reforma	18,118
43	Palmera	24,307	57	Santa Mónica	21,873	72	AREA MC F	17,808
44	San Ángel Ins	114,488	58	Puerto de Vigas	28,318	73	AREA MO F**	28,811
45	Oliver de los P	8,221				74	AREA MO B***	16,487

Fuente: Encuesta Origen-Destino 1994
Maestría en Planeación y Políticas
Metropolitanas UAM-Azcapotzalco
Elaborado por: Verónica Quiroz López
y Juan Carlos Hernández E., 2000

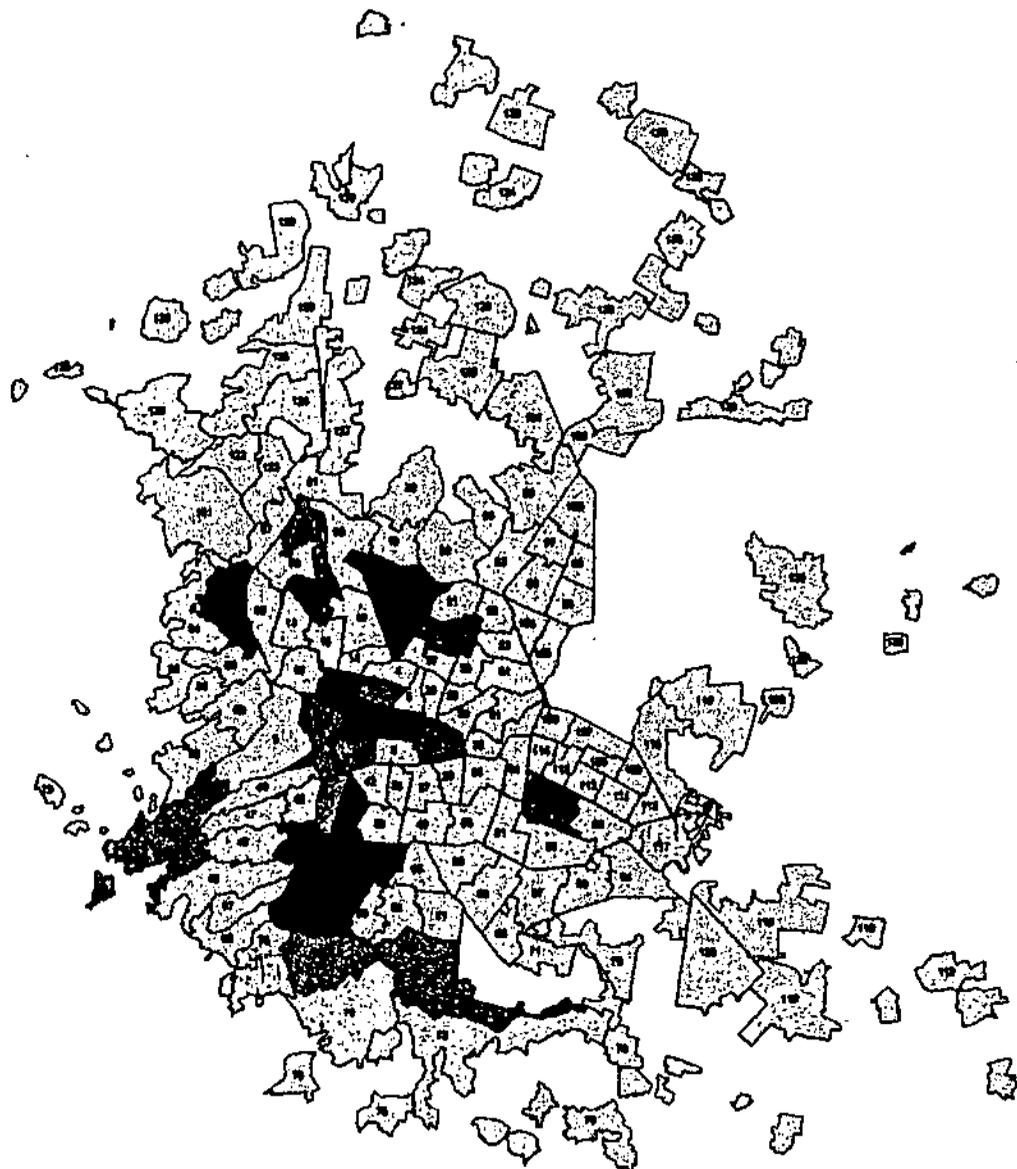
b) La dispersión de la movilidad por estudio

Sin embargo, la distribución de *viajes atraídos por motivo de estudio*, en tres rangos, nos muestra una dispersión de esta movilidad en: 1) algunos distritos del norponiente; 2) hacia el centro y suroriente se dibuja un corredor de movilidad alta por estudio y 3) un distrito del surponiente aislado. En el **rango mayor**, entre 150 y 49 mil viajes atraídos por estudio ubican 10 distritos dispersados en toda la ciudad, por importancia de monto tenemos a C.U., Satélite, Lindavista, San Angel Inn, Anáhuac, Zona Rosa, Zócalo, Zona Rosa, Politécnico, Del Valle, Zócalo y Viveros, representando el 25.4% del total de viajes.

Con una **movilidad media**, entre 50 y 30 mil viajes producidos por estudio, se suman 14 distritos más: al norte, Rosario, La Villa, Centro Industrial y Coacalco; del centro al surponiente: Buenavista, Condesa, Chapultepec, Obrera, Villa Olímpica y Ciudad de los Deportes, Ejército Constitucional y al sur Cuajimalpa, La Noria, Coapa, con el 19% del total metropolitano. No obstante, en el comportamiento de estos dos rangos se muestra una dispersión de la movilidad diaria por estudio, predomina nuevamente el número de distritos ubicados en el D.F. sobre los del Estado de México. El resto de los distritos presenta una **baja movilidad** diaria por motivo de estudio, con menos de 30 mil viajes al día, 110 distritos periféricos completan el 55.6% del total restante y muestran la ausencia de este equipamiento en la zona oriente de la ciudad. (Ver Mapa K).

Del mismo modo, al hacer una comparación entre el monto de viajes producidos por estudio y la población residente estudiante, podemos observar que una distribución espacial con similar concentración en el área central, sólo 10 distritos que producen al menos un viaje por motivo de estudio por residente estudiante. En este cruce, la movilidad suficiente por estudio, al contrario que en trabajo sólo cubre a los distritos centrales de Zona rosa, Buenavista, Condesa, Chapultepec, Aeropuerto, Villa de Cortés, Del Valle, Ciudad de los Deportes, Vértiz Narvarte y San Angel Inn, lo que significa un déficit de la movilidad por motivos de estudio en los restantes 124 distritos, pues no alcanzan a cubrir un viaje por residente estudiante. Y este déficit se pronunciará si continúa la migración de residencia del centro a la periferia, así como su mayor componente de población joven.

AREA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO



MAPA K

VIAJES ATRAIDOS POR ESTUDIO, AMCM
1994

- 50,000 a 149,000 (10)
- ▨ 30,000 a 50,000 (13)
- 0 a 30,000 (111)



Distrito	Viajes_atr
1 Zoaclo	66,264
2 Zona Rosa	86,918
3 Bucaramanga	23,862
4 Tlalviera	16,457
5 Morelos	16,141
6 Col. Obrera	13,609
7 Condesa	41,428
8 Chapultepec	44,864
9 Las Lomas	24,719
10 Periferico	11,414
11 Anasco	70,488
12 La Raza	12,703
13 Chapultepec	22,178
14 Tezozomoc	26,814
15 Posavita	88,708
16 Vallejo	12,805
17 Linares	82,446
18 Polanco	60,172
19 Reforma N	8,108
20 Cuauhtemoc	16,294
21 Tepic	12,052
22 St. Felipe J	14,175
23 Tlax. Los Os	17,168
24 Itzamal de Ar	25,830
25 La Matruca	12,611
26 La Villa	47,800
27 Bosquejo	21,804
28 Estuero del	10,125
29 Ponce de Leon	6,158
30 Macanizas	9,972
31 Aeropuerto	1,822
32 Paraiso	26,725
33 Baboaya	30,180
34 Anasco	22,894
35 Upland	19,540
36 Piedad de I	25,749
37 Reforma Sur	19,225
38 Villa de Cor	21,219
39 Piedad	22,838
40 Col. Valle	57,217
41 Ciudad de M	36,822
42 V. de M. Nueva	23,230
43 Piedad	16,052
44 San Angel In	72,382
45 Otavalo	16,283

Distrito	Viajes_atr
46 Otavalo	14,816
47 Santa Fe	19,825
48 St. Ambr. T	10,148
49 Central de A	8,629
50 UAM	24,708
51 Eln. Obrera	26,001
52 Sta. Martha	8,130
53 San Miguel T	2,804
54 Sta. Ma. Xal	1,828
55 Sta. Cruz Ma	21,050
56 Abarca	9,347
57 El Molino Te	8,654
58 Lázaro Espar	8,310
59 Pueblo de Cu	12,146
60 C.T.M. Ochoa	28,345
61 Neopolis	19,880
62 Polanco	8,800
63 C.L.L.	148,289
64 Vianco	50,028
65 Compostela Gr	27,840
66 Cero del Ar	22,238
67 Magdalena Ch	26,888
68 Compostela	26,973
69 Miquel	22,708
70 La Tuzo	6,588
71 La Nave	42,820
72 Huixtlan	20,549
73 Oaxaca	40,004
74 San Pedro Ma	20,100
75 Piedad	17,854
76 Villa Obispo	26,033
77 Milpa Alta	9,881
78 Neopolitana	17,900
79 Oaxaca Mila	8,853
80 Alameda	8,177
81 El Molino	7,338
82 Industrial N	13,780
83 San Mateo	22,838
84 Saltillo	62,870
85 Encargado	22,878
86 Santa Mónica	24,842
87 Puerto de M	16,734
88 Centro Inca	31,688
89 Santa Cecilia	8,870

Distrito	Viajes_atr
90 Santa Cecilia	8,870
91 Amigos del	8,688
92 San Juan In	4,800
93 Xalisco	6,101
94 El Chantel	11,731
95 Solidaridad	8,280
96 El Mirador	1,487
97 Compañía de A	7,432
98 Plaza Aragón	3,187
99 Júpiter	12,524
100 Col. Azteca	18,355
101 San Cristóbal	23,585
102 Jardines de	8,118
103 Viento de Car	7,223
104 Compañía Gr	11,387
105 ENCF Aragón	27,894
106 El Sol	4,043
107 Vigencia	16,028
108 Piedad Ma	8,825
109 Esperanza	10,032
110 La Piedad	8,221
111 La Piedad	6,240
112 Encarnación	4,800
113 Neopolitana	4,354
114 Miquel	3,888
115 Chantel	8,183
116 Chantel	4,914
117 La Paz	13,125
118 Magaña	9,988
119 Villa de Ota	17,984
120 Xico	8,800
121 Cerezo	16,121
122 A. López Mat	17,388
123 Mica de Ju r	18,728
124 Luchito	16,300
125 La Piedad	23,751
126 Industrial N	18,831
127 Col. Labor	18,012
128 Unidad Militar	6,238
129 Compañía	21,380
130 Tezozomoc	24,223
131 Mica de Pasa	24,201
132 AREA MC I	21,633
133 AREA MC II	12,813
134 AREA MC III	14,478

Fuente: Encuesta Origen-Destino 1994
Maestría en Planeación y Políticas
Metropolitaneas UAM-Azcapotzalco
Elaborado por: Verónica Quiroz López
y Juan Carlos Hernández E., 2000

c) Los distritos con mayor *movilidad interna*

Finalmente, una representación espacial de la distribución de *viajes internos* por distritos, en tres rangos por monto de viajes, confirma *el patrón de segregación del oriente de la ciudad*.

En el **rango de mayor** movilidad interna, entre 73 a 50 mil viajes internos, encontramos 14 distritos: al norponiente, Satélite, La Noria, Cd. Labor, AMCI, AMCII; en el corredor centro surponiente:, Huixquilucan, Chapultepec, Del Valle, Balbuena, San Angel Inn, Villa Olímpica y Viveros. La aparición de nuevos distritos en la distribución de viajes internos está referenciada al lugar transbordo de uno a otro modo de transporte, más en lo general se confirman la tendencia de *segregación del oriente*.

Con una **movilidad media**, entre 49 y 38 mil viajes producidos por estudio, se suman 12 distritos más: Cerro del Judío, Buenavista, Nativitas, Padierna, Politécnico, Coapa, Portales, A. L. Mateos, San Cristóbal, Lindavista, M. Juárez y Lechería, estos dos rangos suman 35% del total de viajes internos. Los 98 distritos restantes presenta una **baja movilidad** diaria interna, con menos de 38 mil viajes significan el 65% del total.

Concluimos pues, que no obstante el comportamiento diferenciado de la movilidad diaria por trabajo o por estudio, existe un déficit en su movilidad al compararlo con la población económicamente activa o estudiante, sobre todo en las áreas más alejadas del centro.

Asimismo, para el caso de la movilidad interna se presenta la misma tendencia, pero esta vez con la aparición de nuevos distritos de gran movilidad en la periferia urbana sobre todo del lado poniente, seguramente importantes por ser sitio de transbordo intermodal. Pero ello lo podremos confirmar al representar en el espacio la oferta de transporte público, privado y concesionado frente a la dinámica de la movilidad diaria de los residentes del AMCM.

7. La desigualdad en el transporte: servicio segregado

Una breve caracterización espacial de la oferta del servicio de transporte de personas para la ZMCM, a través de sus tres formas predominantes: 1) *transporte particular*: automóvil; 2) *transporte masivo gubernamental* metro, trolebús y tren ligero y; 3) *transporte colectivo concesionado*: combis, microbuses y suburbanos, nos mostrará la desarticulación espacial del servicio y la demanda de movilidad diaria, sobre todo de áreas periféricas y del suroriente urbano, mostrando el resultado de la aplicación de una política fragmentada en el sector.

a) El transporte particular: promotor de la infraestructura vial

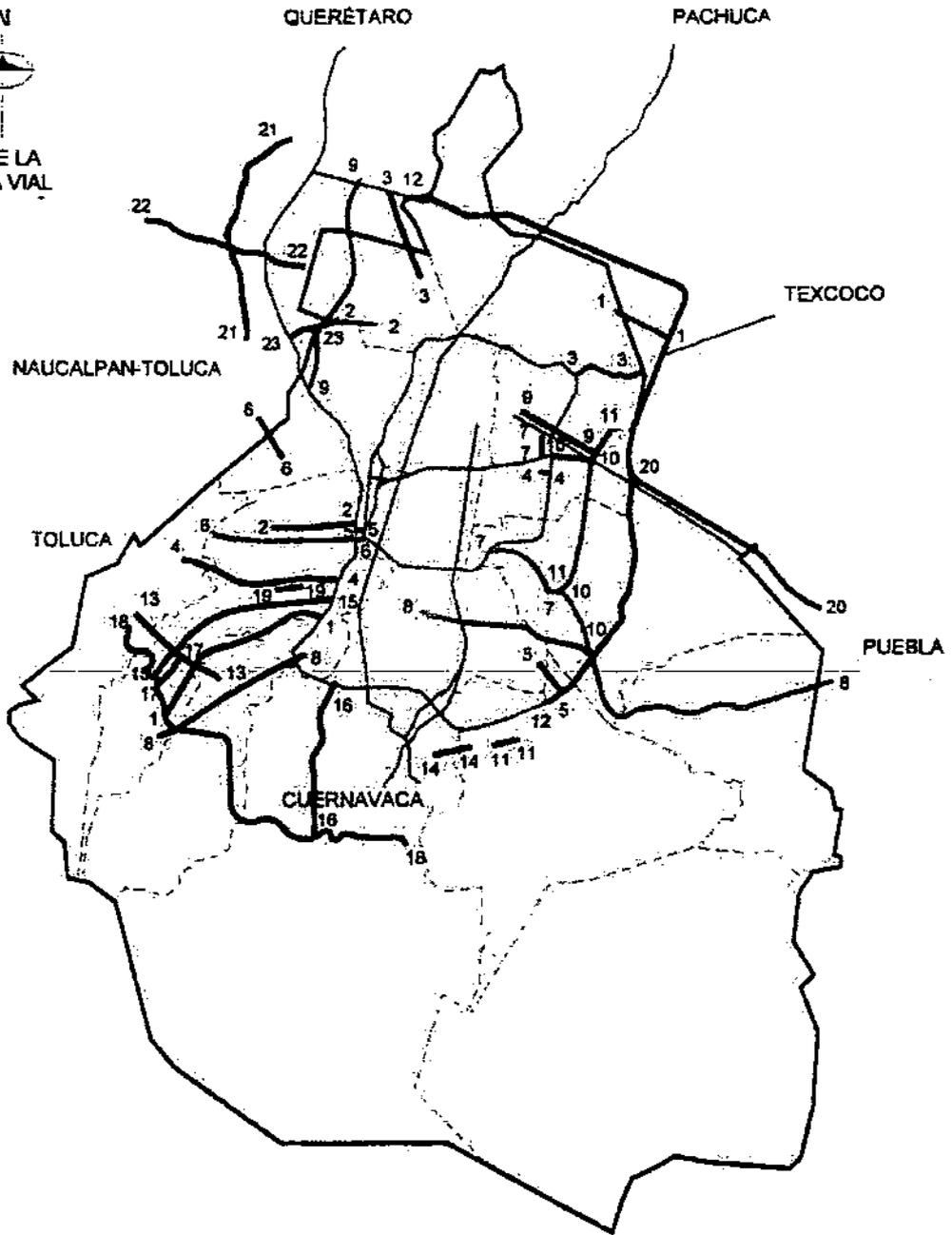
En 1990 sólo el 23.5% de los viajes diarios en la ZMCM se hacían a través de automóviles privados, de los cuales 5 millones partían del D.F. Tan sólo el parque vehicular en operación diaria, restando el Programa Hoy no Circula, era de 2 millones y medio, 1,853,093 del D.F. y 598,088 del Estado de México, con una ocupación promedio de 1.4 pasajeros p/auto, alto consumo energético y congestionamiento de las principales vialidades, sobre todo en el centro histórico de la ciudad, en los circuitos de Periférico y Circuito Interior, en el norte en Satélite y Echeagaray; y a lo largo de Insurgentes desde el centro hasta San Angel Inn.

Entonces, el D.F. contaba con 198km de vialidades primarias, 310km de ejes viales y 552km de vialidades principales; mientras que el Estado de México sólo tenía 47.3km de vialidades rápidas, 618 de vialidades principales y 94 km de autopistas interurbanas. No obstante ello, el PIT estipulaba toda una línea de acciones para el sistema vial interurbano, la construcción de anillos metropolitanos y modernización de vialidades.²²

Es dentro de este rubro, donde se hace un inventario minucioso de *las necesidades viales*, sobre todo en el surponiente del D.F., omitiendo la gran diferencia de infraestructura vial de los municipios conurbados y, con ello finalmente estimulando el uso del auto particular, al canalizar los recursos financieros en la dotación de infraestructura vial (Ver Mapa L).

²² "El Gobierno Federal a través de la Sria. de Comunicaciones y Transportes, el Gobierno del Estado de México y el Departamento del Distrito Federal, han continuado en 1995, 1996 la consolidación del Tercer Anillo Vial, a través del Programa de Autopistas de Cuota."; "Para el año 2000, la SCyT y la Sria. de Transportes y Vialidad del DDF concluirá los estudios de viabilidad de un cuarto anillo vial, que permitirá que los vehículos que vayan de paso por la ZMCM no ingresen a ella." PIT, p. 89

MAPA L
MODERNIZACION DE LA
INFRAESTRUCTURA VIAL
AL AÑO 2000



SIMBOLOGÍA	REFERENCIA
TRAMOS DE VIALIDADES	
TRAMOS DE EJES VIALES	
PASO A DESNIVEL EN ANILLO PERIFÉRICO	
PASO A DESNIVEL EN CIRCUITO INTERIOR	
PASO A DESNIVEL EN VIALIDADES PRINCIPALES	

Fuente: Programa Integral de Transporte, 1996

b) La reducción de la oferta de transporte masivo gubernamental

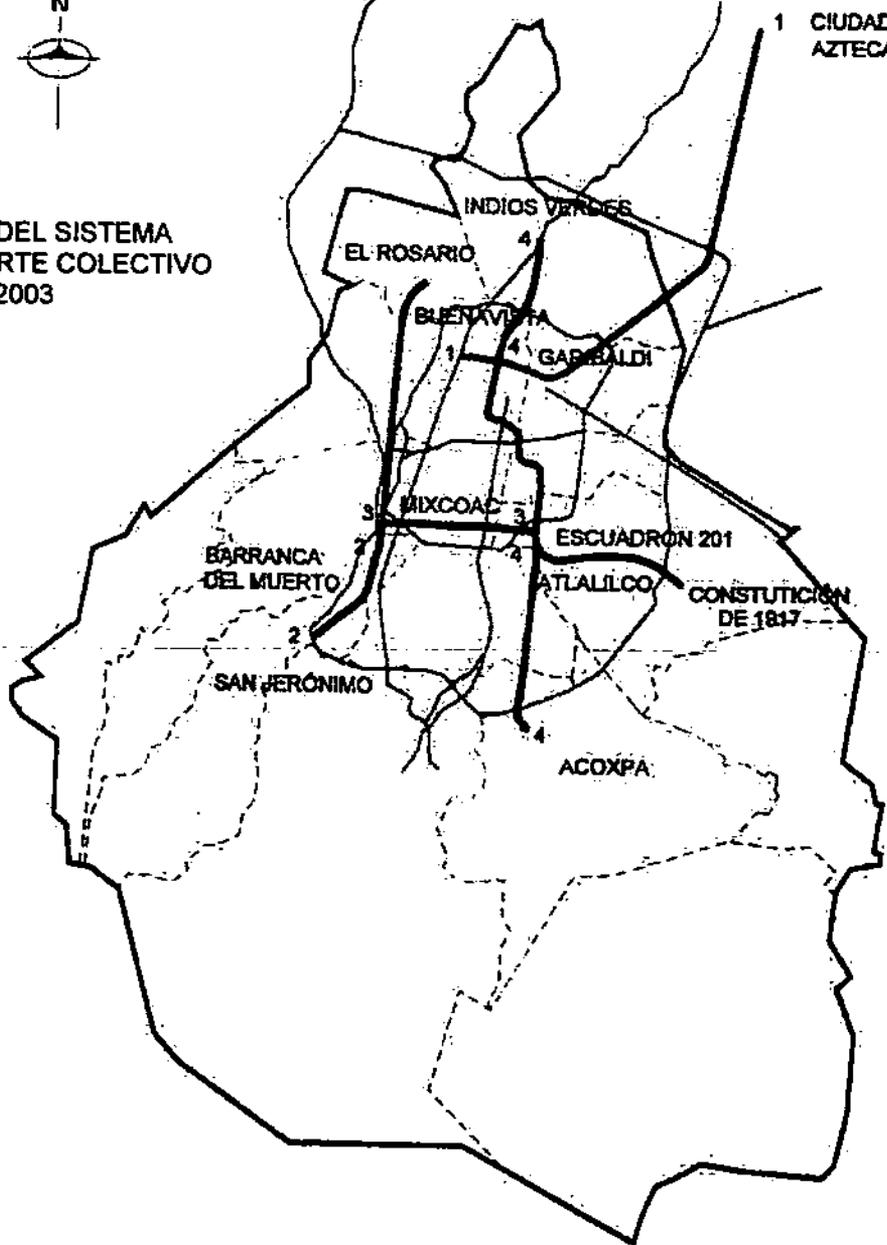
En los últimos años, la participación del gobierno de la ciudad en la prestación de servicio de transporte de personas se ha reducido a la operación del Metro, los trolebuses y el tren ligero, prácticamente todas las rutas de autobuses, combis y micros se han concesionado. Así, formalmente, la ZMCM cuenta con 2 sistemas de transporte público masivo: El sistema de Transporte Colectivo-Metro y el de Transporte Eléctrico, Trolebuses y Tren ligero.

El *STC-Metro* está integrado por 10 líneas con 154 estaciones, 178 km y 2,541 carros que en 1994 realizaban 496 mil 049 pasajeros. No obstante su longitud, la característica del sistema es la elevada concentración de pasajeros en 3 de las 10 líneas –Línea 1, 2 y 3–, que captan 65% de los viajes al día, el resto de las líneas, con una longitud de 112.2km, 63% de la extensión total, captaba al 35% restante. Los distritos con mayor incidencia de viajes en metro, según la EO-D'94, por orden de importancia Zócalo, Zona Rosa, Col. Obrera, Buenavista, Condesa, Del Valle, Vértiz Narvarte, Pantitlán, Chapultepec y Cd. Universitaria, es decir, la movilidad estaba naturalmente atraída hacia la zona central de la ciudad, pues en ella se ubican las estaciones de transbordo más importantes de estas línea.

Para ampliar la oferta de transporte por Metro, el PIT explicitaba la importante tarea de modernización y expansión de la red, lograr mayor productividad en su operación y la autosuficiencia financiera, con esquemas tarifarios flexibles que apoyen su crecimiento y la incorporación de las innovaciones tecnológicas pertinentes. El Plan Maestro del Metro y Tren Ligeros, con horizonte al año 2003, destacaba la ampliación de la línea B, Buenavista a Cd. Azteca, con una longitud de 20.8km y enlazando a las delegaciones Cuauhtémoc, Venustiano Carranza y G.A. Madero con los municipios de Nezahualcóyotl y Ecatepec, del Estado de México, captando una importante demanda y ayudando a descargar la 3 en Indios Verdes. (MAPA M). Sin embargo, la dotación diferenciada de recursos entre el G.D.F. y del Estado de México han hecho poco posible su incursión en los municipios conurbados, presentando no sólo un problema de recursos financieros sino también de coordinación entre las distintas instancias gubernamentales implicadas.



MAPA M
AMPLIACION DEL SISTEMA
DE TRANSPORTE COLECTIVO
METRO 1995-2003



CONCEPTO	REFERENCIA
EN OPERACIÓN	—————
EN OPERACIÓN 1999	- - - - -
EN OPERACIÓN 2003

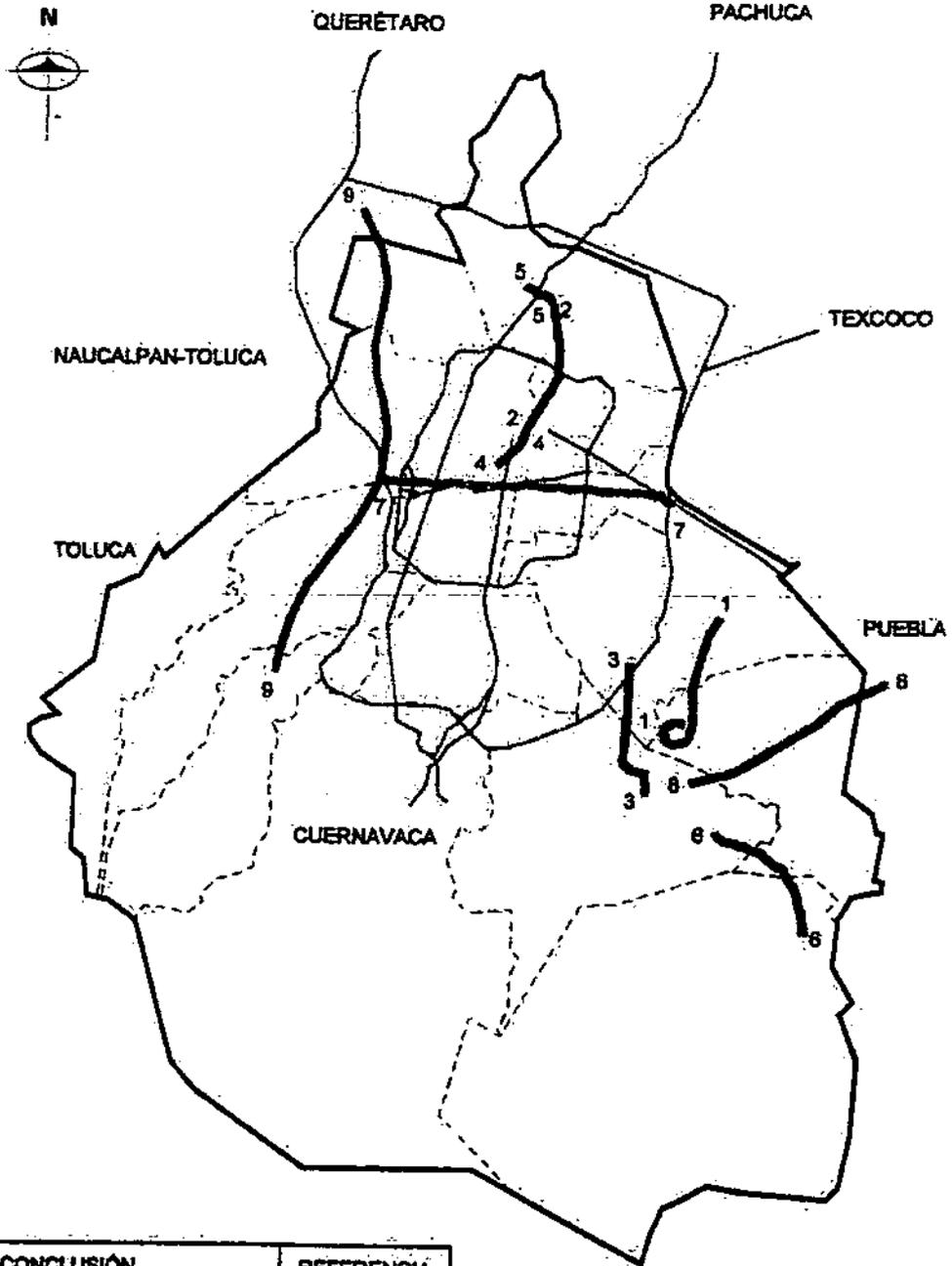
Fuente: Programa Integral de Transporte, 1996.

El Sistema de Transportes Eléctricos (*STE*) está compuesto por una red de trolebuses distribuida en 15 rutas con una longitud total de 377 km y una flota vehicular de 316 unidades. La extensión del servicio se ha reducido paulatinamente en las últimas 30 décadas, tan sólo entre 1991 y 1995 lo hizo en 64 km, con 14 trolebuses menos en operación. No obstante el esfuerzo de revertir esta tendencia de reducción con el mantenimiento y ampliación del sistema, la realidad es que el monto de sus pasajeros sigue bajando.

Para 1994 sólo producía diariamente 57 mil 328 viajes, entonces, los distritos con mayor incidencia con esta modalidad se encontraban por orden de aparición: Portales, Del Valle, Obrera, Zócalo, Anahuac, Clavería, Tlatelolco, Condesa, Viveros, Campestre Churubusco, Pueblo de Culhuacan, Santa Cruz Meyehualco, Ejército Constitucionalista, Tezozomoc, La Raza, San Felipe de Jesús, La Malinche, Balbuena y Chapultepec. No obstante se vuelve a concentrar su incidencia en las zonas centrales, destaca que este modo de transporte toca puntos en la periferia urbana que las estaciones de Metro omiten, representando con ello una opción de ampliar e introducir un transporte de alta capacidad y menor costo de instalación y operación que el Metro (Ver Mapa N). No obstante que el PIT establecía como objetivo su expansión, la operatividad del plan ha sido lenta comparada con la desregulación rápidamente efectuada de las líneas de autobuses concesionadas a privados.

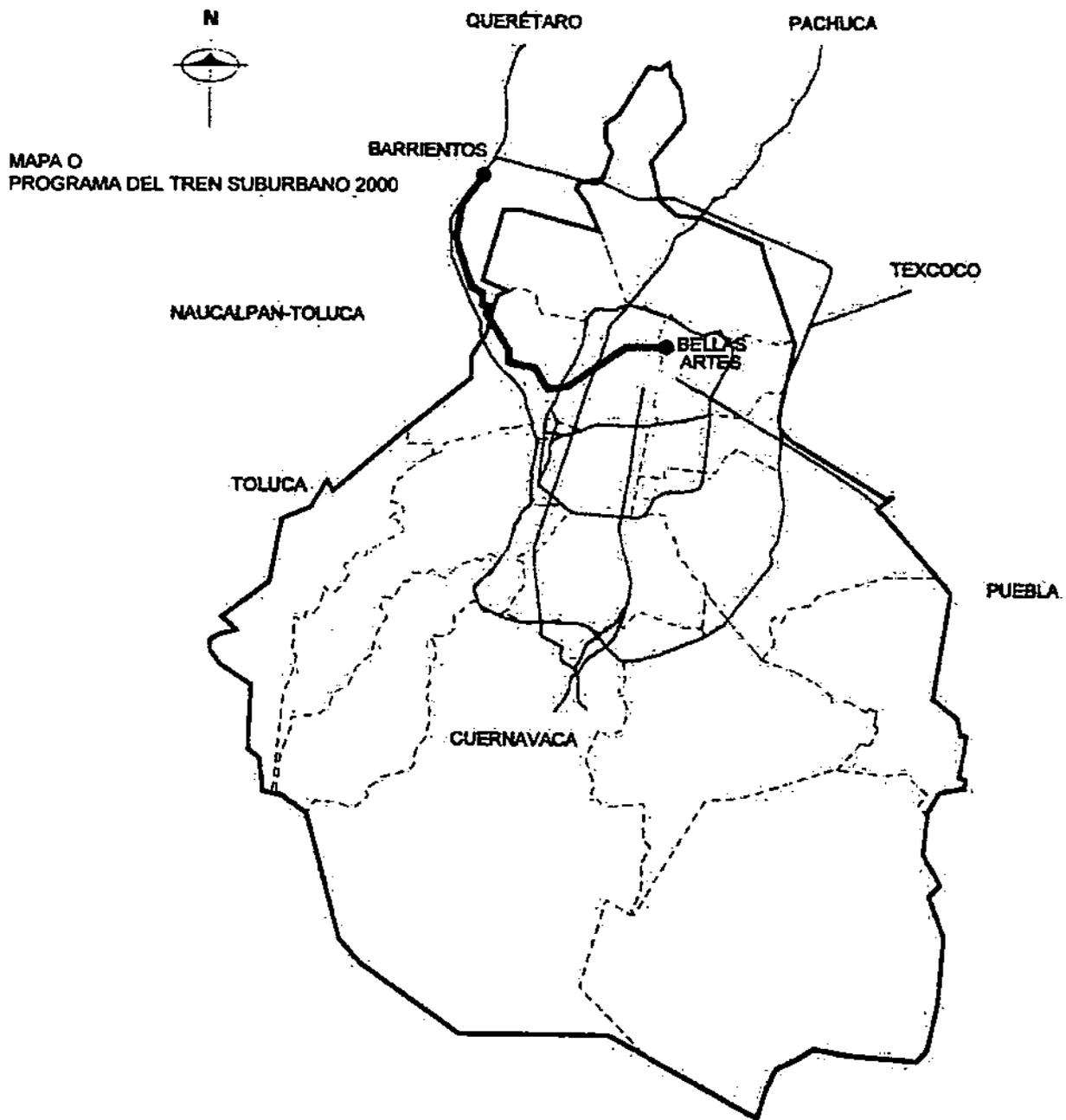
Finalmente, el *Tren Ligero* sólo cuenta con una línea de 11 km de longitud y 18 estaciones entre Xochimilco y la estación de Taxqueña de la línea 2 del metro con la que se enlaza. Opera con un derecho de vía exclusivo sobre la calzada de Tlalpan y la México Xochimilco, no obstante sólo cuenta con 10 trenes, entre 1991 y 1995 ha incrementado en un 300% la captación de pasajeros. Sin embargo, en la programación del PIT, no aparece la reactivación del uso de este tipo de tranvía en la transportación de personas a través de la programación de nuevas líneas de tren ligero aprovechando los restos de la red de vías que existían en la ciudad, sobre todo en las áreas centrales. De ello, sólo hasta finales de 1998, el GDF ha impulsado el proyecto de un “Tren suburbano” que recupera la cesión de los derechos de vía de México-Querétaro, en un proyecto de coordinación de las instancias metropolitanas, pero que aún ahora no ha sido operativizado (MAPA O).

MAPA N
 AMPLIACION DEL SISTEMA
 DE TRANSPORTE ELECTRICO
 TROLEBUS, 1995-1997



AÑO DE CONCLUSIÓN	REFERENCIA
1995	—————
1996	- - - - -
1997

Fuente: Programa Integral de Transporte, 1996



Fuente: Programa Integral de Transporte, 1996.

NÚM.	LÍNEA	ORIGEN - DESTINO	LONG. KM. PROYECTO
1	1	BARRIENTOS - BELLAS ARTES	25.0

c) La gran cobertura del servicio concesionado: combis y micros

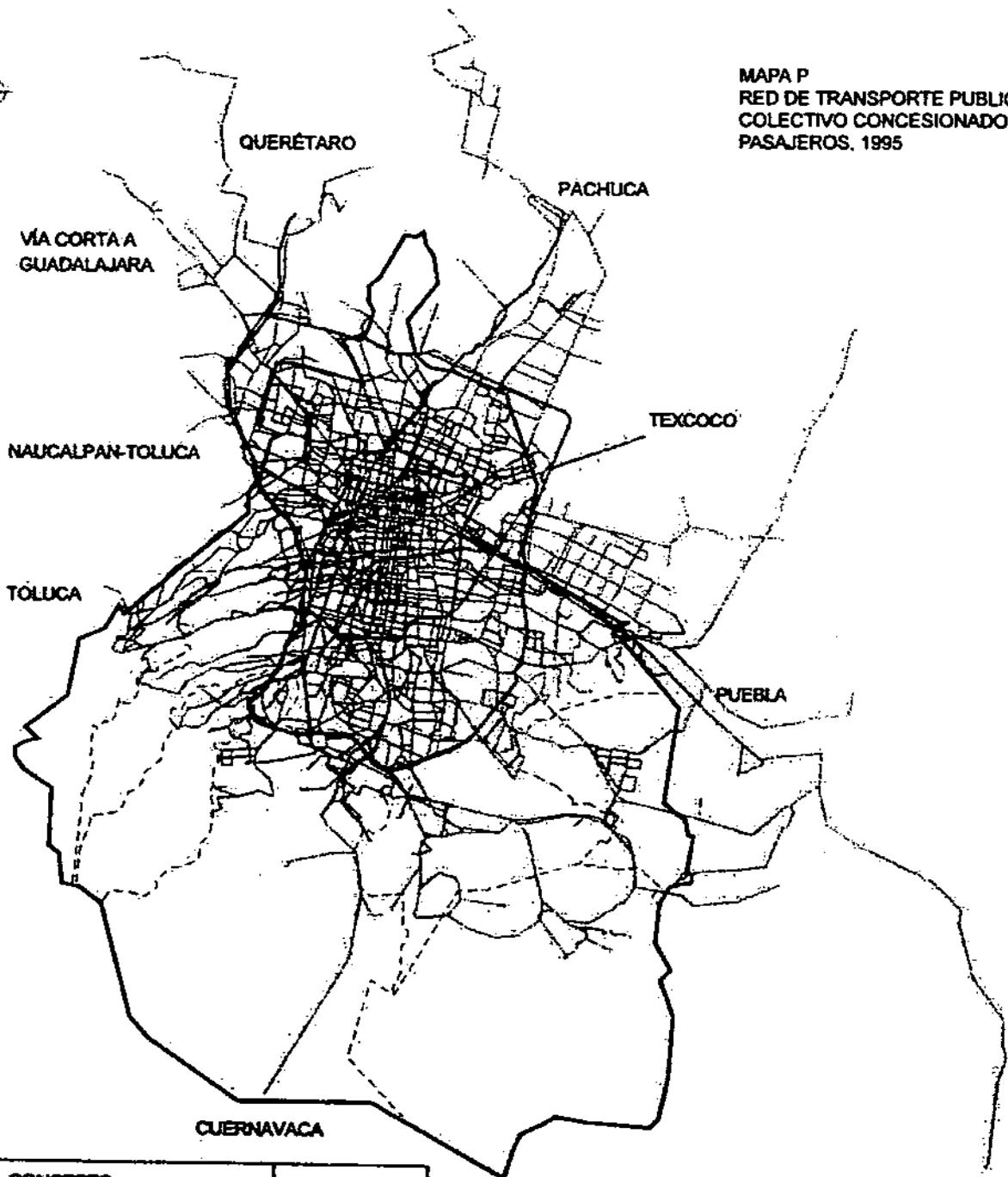
Por su parte, la oferta de transporte colectivo concesionado: combis, microbuses, autobuses urbanos y suburbanos, trasladaba en 1994 a la mitad de los viajes diarios generados en la ZMCM, no obstante representar sólo el 4.8% del parque vehicular, y se constituía como el principal servicio de transporte colectivo. Su parque vehicular asciende a 160 mil vehículos en 1996, de los cuales el 69% son del D.F., 27% del Estado de México y 4% restante con placas federales. Más del 70% de las unidades tienen una capacidad menor a 12 pasajeros y sólo el 9% son autobuses; y el 57% ofrecen servicio de taxi libre o de sitio. Pese a los esfuerzos de lograr un padrón único de ellos, en 1996 la DGST sólo podía estimara cerca de 2 mil ramales de taxis colectivos, con una longitud de 22 mil km,.

Una representación geográfica de la distribución de la red de transporte concesionado colectivo del PIT, nos muestra la cobertura total del área urbanizada. No obstante sus rutas se concentraban en la zona central de la ciudad, dentro del primer anillo de vialidad, el Círculo Interior (Mapa R). Más una distribución con los distritos con mayor incidencia en viajes colectivos hace notar que la ubicación de las rutas más importantes se concentraban al norponiente, con los distritos Centro Industrial, Jardines del Recuerdo, Satélite, San Mateo, A. López Mateos, Infonavit Izcalli, Nicolás Romero, Industrial Naucalpan, el Molinito y al norte Lindavista, Politécnico, Clavería, Tezozomoc, el Rosario.

Respecto a los autobuses urbanos y suburbanos el PIT se refiere a la creación de nuevas empresas de transporte concesionadas al sector privado, en una red de rutas interconectadas al Metro. Las empresas operadoras funcionarían en teoría en 4 regiones, norte, sur, oriente y poniente, con 25 módulos y 76 rutas. Sin embargo, hasta la fecha sólo se han concesionada algunas del norte y del sur, las de más alta demanda dejando en espera a las del oriente y poniente. Ya la EO-D'94, mostraba que los distritos con mayor incidencia por autobuses urbanos y suburbanos se concentraban en el norponiente y sur de la ciudad. Así se observa el gran peso en la movilidad diaria de personas el transporte concesionado, la extensión de la cobertura de su servicio y la importancia de incidir realmente en su control, pues de él depende la más grande proporción de los viajes diarios de la ZMCM.



MAPA P
RED DE TRANSPORTE PUBLICO
COLECTIVO CONCESIONADO DE
PASAJEROS, 1995



CONCEPTO	REFERENCIA
VIALIDADES PRIMARIAS	-----
RED DE SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO CONCESIONADO DE PASAJEROS EN SU MODALIDAD DE COLECTIVO	-----

Fuente: Programa Integral de Transporte, 1996

Conclusión a la Tercera Parte:

La segregación socioespacial del transporte de personas en la ZMCM

A través del análisis espacial de la transportación diaria de los habitantes de la ZMCM hemos podido observar como los modos de transporte público atienden diferenciadamente esta *movilidad cotidiana*, coadyuvando a la segregación socioespacial ya existente en la urbe. En tanto la *planeación del transporte* no ofrezca a este aspecto una atención relevante, el transporte público de pasajeros seguirá siendo un servicio deficiente e insuficiente.

Se observa que, las particularidades del crecimiento territorial y poblacional han incidido diferenciadamente en la movilidad diaria de sus habitantes. Se presenta un despoblamiento de residentes en el D.F. y un proceso de redensificación y ocupación de la periferia urbana, principalmente en el norponiente y sur. Asimismo, las zonas centrales experimentan un cambio de uso de suelo de comercio y de servicios, lo que implica a tender las necesidades de una población flotante no residente. En cuanto a la *movilidad diaria* en general, esta se concentra en un corredor comercial, financiero y de servicios, mientras que en otras áreas el uso es predomina el habitacional o laboral.

También la estructura de edades muestra un importante sector de población joven en edad de trabajar o de estudiar, que demanda movilidad diferenciada según estos motivos. Mientras la mayor movilidad se da en el D.F., los montos poblacionales tienden a crecer en los municipios conurbados. En este sentido, la *movilidad diaria* disminuye conforme se aleja de las áreas centrales, mostrando una relación inversa y ligando este cambio al uso del suelo. Se presenta entonces un déficit de movilidad en el oriente y suroriente de la ciudad, y una movilidad deficiente en la gran mayoría del territorio del Estado de México.

Otra conclusión importante, se refiere a la mayor *movilidad por actividades*, hace resaltar el norponiente, centro y oriente urbano. Por *motivos de trabajo* se confirma un patrón de concentración de la movilidad alta al centro y poniente. Y por estudio, no obstante el patrón

de dispersión en toda la ciudad, vuelve a aparecer el corredor de alta movilidad que atraviesa la ciudad, mostrándose en ambos casos un déficit de movilidad mientras se aleja del centro de la ciudad. Del mismo modo, la movilidad interna sólo favorece a ciertos corredores urbanos, principalmente en el D.F.

De lo anteriormente expuesto se observaron que los principales ejes de movilidad del AMCM en 1994 eran: 1) al Norte un *sistema regional de movilidad media* que combina municipios de uso fundamentalmente habitacional y de uso industrial; 2) de Norte a Sur, atravesando la ciudad de lado poniente un *corredor de alta movilidad cotidiana* que conjunta espacios fundamentalmente de comercio y de servicios; 3) zonas habitacionales con una movilidad importante una al Oriente y al Poniente; 4) una *baja movilidad diaria* en el resto de los distritos de la periferia urbana, que segrega fundamentalmente al sureste; 5) y un alto índice de viajes internos, concentrados en distritos como: Cuauhtémoc, Iztapalapa, y otros municipios conurbados como Ecatepec, Naucalpan, Nezahualcoyotl, Tlanepantla.

Sin embargo, el servicio de transporte no presenta una oferta que responda eficientemente al comportamiento de esta movilidad. Ya que, el transporte particular se ha convertido en el promotor de grandes inversiones en infraestructura vial sobre todo en el área poniente del D.F., la mayor parte de los municipios conurbados carecen de ella. Por otra parte, en los últimos años la oferta de transporte masivo público se ha venido reduciendo, no obstante su eficiencia mayor, se ha preponderado el principio de la reducción de los recursos frente a las iniciativas de transporte metropolitano. Así el mayor fracaso de la *planeación metropolitana* en materia de transporte ha sido dejar en manos de la iniciativa privada la parte más grande de la oferta en manos del transporte concesionado.

En suma, en este apartado podemos observar como la confluencia de un equipamiento urbano y de transporte segregado incide de igual manera en el comportamiento de una movilidad diaria por transporte igualmente segregada, en tanto los gobiernos metropolitanos no ponderen suficientemente esta relación, la transportación eficiente de personas no podrá ser una realidad.

CONCLUSION GENERAL

***HACIA UNA ESTRATEGIA INTEGRAL DE PLANEACION DEL
TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN LA ZMCM***

CONCLUSION GENERAL:

**HACIA UNA ESTRATEGIA INTEGRAL DE PLANEACION DEL
TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN LA ZMCM**

Desde sus inicios, la ciudad de México ha presentado como especificidad una *estructura socioespacial diferenciada* de sus funciones. La centralización de sus actividades económicas y políticas ha venido acompañada de una alta concentración demográfica, que define en el espacio segregadamente al hábitat, los centros de trabajo, comercio y estudio de su población. El *crecimiento territorial y poblacional* ha sido el objeto básico de la práctica de planeación en nuestra ciudad. La aparición de la *planeación de la estructura urbana* como instrumento de intervención del Estado en el desarrollo urbano, basado en la organización y control espacial de sus actividades, es una práctica relativamente reciente.

Y la *movilidad diaria* es básica para este desarrollo urbano, que hace al transporte un elemento importantísimo de la estructura urbana. El *transporte de personas* así se constituye como un *servicio urbano básico*, cuyo carácter debe ser *público* por la importancia que reviste dentro de su desarrollo, y que no sólo comprende las unidades móviles sino también la infraestructura vial, sus energéticos y su servicio. El control, administración y planificación de sus recursos financieros y humanos, así como la definición de las prioridades en la política de transporte, expresan el papel que éste desempeña realmente dentro del *proyecto de ciudad* que se desea.

1. ESTADO DE LA POLITICA Y LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE PUBLICO

La historia de la movilidad diaria de personas en la ciudad, las rupturas y continuidades de sus políticas, han estado marcadas por el ritmo acelerado del crecimiento territorial y poblacional. La fragmentación espacial de las actividades socioeconómicas han impuesto a la planeación del transporte el constante reto del desarrollo del servicio bajo esquemas de poca rentabilidad. Más la acción pública ha respondido con mayor prontitud a la necesidad de infraestructura vial que a la satisfacción de la demanda de un servicio público básico y un control del transporte concesionado, que creció a la sombra de corporativización política y de intereses particulares hasta convertirse en la forma más común e importante de transporte urbano en nuestros días.

Es en este proceso de desarrollo urbano, dónde la *planeación del transporte de personas* se ha convertido en un espacio de *gestión* de intereses de los diversos actores involucrados, y que ha llevado a la *fragmentación de la política*. No obstante la creación de diversos marcos normativos para el transporte de personas, el objetivo de alcanzar una *política integral* ha sucumbido ante la carencia de la *visión integral* que se imponga sobre los intereses particulares de los distintos agentes involucrados del sector; así las acciones diferenciadas han redundado en la fragmentación de la política, cuyo principal problema es no ponderar la importancia de la segregación espacial de las actividades de la población urbana en la planeación, sobre los intereses del servicio concesionado. El resultado ha sido una relación viciosa entre crecimiento urbano y crecimiento de este tipo de transporte, difícil de romper.

Aunado a ello, y tras la Reforma Política de Estado, la desregulación estatal y la redefinición de las funciones prioritarias del aparato estatal, la planeación del transporte de pasajeros como un *servicio urbano público y básico* tiende a desaparecer dentro del espectro de las funciones prioritarias de la acción pública. En particular, las dos últimas administraciones han mostrado un enorme pragmatismo al igualar la planeación del transporte a la contracción de sus recursos y desregulación del sector. La desaparición de Ruta-100 en el D.F. y del STT en el Estado de México ha significado la inflexión de la política, al concesionar la mayor parte del servicio colectivo a la iniciativa privada. En contraste, se observa un derroche de recursos que fomentan el uso del auto particular, excluyendo de las prioridades de la política urbana, la necesidad básica de un transporte público para todos los habitantes de la ciudad.

La pretendida modernización y planificación metropolitana expresada en el Programa Integral de Transporte, los esfuerzos de los estudios de Origen-Destino, el Plan Maestro del Metro, la actualización de la Ley de Transporte, el reordemanamiento administrativo, la coordinación de los organismos descentralizados se han quedado en el papel, a falta de una *verdadera voluntad de priorizar el sector masivo público y de la atención a zonas segregadas de la demanda*, sobre los intereses del transporte concesionado, de la industria automotriz y de Obra Pública. La reformulación del PIT en 1996 no cambió ni el objetivo ni las estrategias, extendiendo en este sexenio, las mismas prácticas de desregulación del transporte concesionado, el fomento al automóvil particular y la contracción del servicio masivo público de pasajeros.

El despliegue y la fuerza de intereses económicos y políticos de los agentes vinculados en la oferta del servicio, han impedido que la planeación del transporte integre toda sus aristas e imponga un proyecto global sobre los intereses parciales. La intención de construir un *Sistema Transporte Masivo Público* desde la acción gubernamental se ve cuestionada, desde la vaga definición del *servicio público* como objeto de la *política urbana*, hasta la confianza irrestricta al libre mercado para atraer la eficiencia, sustituyendo planeación con desregulación.

La continuidad en la política ha sido un obstáculo, debido a los diferentes niveles de las administraciones: federal, estatal y del distrito federal; la diferencia en la dotación de recursos, de normatividades, de instituciones y alcance de sus facultades son los problemas formales. La concepción fragmentada de los elementos que intervienen en el transporte, y que han tratado de manera diferenciada a la infraestructura y una oferta pública del servicio, es el problema de fondo. Pero la ausencia mayor es la incorporación de la atención de transporte a una población espacialmente segregada, como una prioridad en el diseño de la política pública urbana.

La segregación socioespacial urbana, la competencia del mercado inmobiliario, la apropiación y la renta del suelo, el grado de su equipamiento en las áreas populares, las zonas residenciales para la clase de mayores recursos, la consolidación del centro con respecto a la periferia, los corredores comerciales y financieros inciden diferenciadamente en la demanda del transporte en diferentes zonas de la ciudad, sin embargo, la demanda es atendida desigualmente por la oferta gubernamental, lo que coadyuva a la segregación urbana ya existente.

2. DIAGNÓSTICO DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD DIARIA DE PERSONAS

La movilidad diaria de los habitantes de la ZMCM esta espacialmente segregada, dependiendo de las características sociodemográficas de su población, de sus actividades y de su residencia. Se presenta un despoblamiento de las zonas centrales y un proceso de redensificación y ocupación de la periferia urbana, principalmente del nororiente, surponiente y sur, ello define la demanda de movilidad diaria actual. También la estructura de edades muestra un sector de población joven que requiere movilidad diaria por motivos de trabajo o estudio, mientras que en el D.F. esta demanda esta satisfecha, en el Estado de México se presenta un déficit y, - debido a la cantidad de población joven tenderá a crecer en el futuro -

La posibilidad diaria de movilidad de la población residente tiende a bajar mientras se aleja del área central, mostrándose una relación inversa entre ésta y el hábitat, pero fuertemente ligada a los usos predominantes del suelo. El oriente y suroriente de la ciudad son las zonas de menor movilidad, ya sea por motivos de estudio, de trabajo o en general, por lo que debe ser materia prioritaria en la planeación del transporte atender esta zona de la ciudad.

Asimismo, las zonas centrales experimentan una concentración de las actividades de comercio y de servicios, lo que implicará un monto importante de población flotante a atender. La movilidad diaria general se concentra en un corredor comercial, financiero y de servicios que cruza de norte a sur la ciudad de lado poniente, segregando de esta dinámica a la zona oriente. Al norte se comienza a formar un sistema regional de movilidad media que combina zonas habitacionales con industriales. Deberá garantizarse y reforzarse en ambos casos la posibilidad de transporte suficiente en el presente y en el futuro inmediato.

Por el contrario, la oferta de transporte es mayor en el D.F. que en el Estado de México, sobre todo en el corredor de mayor movilidad. La concentración de la oferta de transporte masivo en estas zonas impulsa a la demanda a confluir en ella antes de llegar a su destino final. Mientras que en los corredores de mayor movilidad se puede utilizar el Metro, el autobús, el trolebús o el transporte concesionado de baja capacidad, en las áreas periféricas segregadas se presenta como única opción este último. Por ello es inminente la redistribución de su oferta.

3. IMAGEN OBJETIVO DE UN MEJOR TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

La necesidad básica de un transporte público eficiente y suficiente para los residentes de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México no ha sido satisfecha y continuarán en aumento. Su demanda de movilidad esta ligada principalmente a las características sociodemográficas de los habitantes, a la naturaleza de sus actividades y a las formas de expansión y crecimiento de la ciudad. La satisfacción adecuada de esta necesidad de movilidad requiere ante todo de un compromiso del quehacer público al reconocerla como *función prioritaria* y; de una visión integral de la planificación de los distintos modos que conforma la oferta de transportación de personas y la incorporación de la especificidad de su desarrollo urbano: *una estructura espacial y funcional segregada* como principal característica que debe ser atendida.

4. OBJETIVO GENERAL PARA UN MEJOR TRANSPORTE PUBLICO

El objetivo general debe ser desarrollar un Sistema Integral de Transporte que permita la eficaz movilización de personas a través de toda la ZMCM, teniendo como principal estructurador la oferta de transportación masiva Pública a cargo de la acción estatal.

5. RETOS INMEDIATOS PARA LA PLANEACION DEL TRANSPORTE PUBLICO

- Propiciar una vinculación apropiada entre la práctica de Planeación del Desarrollo Urbano y la del Sistema de Transporte Público de Pasajeros en la ciudad, que se oriente a la satisfacción de las necesidades de la población metropolitana y al mismo tiempo incida en el control de la expansión del territorio urbanizado.
- Revertir el proceso de segregación espacial de la movilidad diaria de los residentes de la ZMCM a través de un Sistema de Transporte Público de Pasajeros que administre el servicio de los distintos modos de transporte, disminuyendo la desigualdad de la oferta.
- ~~Mejorar la Coordinación Metropolitana, no sólo en el diagnóstico, sino también en el~~ diseño de planes y programas, operacionalización de las estrategias y consecución de los recursos, fomentando la planeación metropolitana en la transportación de personas.
- Aumentar los recursos humanos, tecnológicos y financieros dedicados a la transportación pública de personas, equilibrando las fuertes diferencias entre el Estado de México y el D.F., con el objeto de vincular los sistemas de transporte de ambas entidades.
- Racionalizar el derroche de recursos no sólo financieros, sino de pérdidas en horas/hombre que provoca la ineficiente oferta de transporte actual, incrementando la eficiencia y suficiencia del transporte público, disminuyendo los privilegios del transporte privado.
- Homologar la legislación, planeación, procedimientos, técnicas y selección de proyectos entre el D.F. y el Estado de México en el sistema de transporte público de pasajeros, constituyendo un organismo de carácter metropolitano con plenas facultades jurídicas, administrativas, económicas y financieras.
- Plantear en los programas los mecanismos concretos, el monto de los recursos económicos y financieros asignados, los mecanismos de coordinación institucional y de seguimiento de los avances, presentar evaluaciones económicas y financieras de los programas comunes.

6. POLITICAS GENERALES PARA EL TRANSPORTE PUBLICO

- Reconocer jurídicamente el carácter de servicio público básico del transporte de personas en la ciudad, dándole un carácter prioritario dentro de la Planeación Urbana.
- Consolidar los Sistemas de Transporte Público de Personas existentes: Metro y trolebuses, orientando el transporte colectivo concesionado como alimentador de los otros sistemas.
- Dar prioridad al desarrollo de un Sistema de Transporte Masiva de Personas Público, frente a la asignación de recursos en vialidad o fomento al automóvil privado.
- Utilizar los mecanismos de coordinación de instancias gubernamentales metropolitanas en la planeación de este sistema de transporte como un estructurador del desarrollo urbano.

4. POLITICAS ESPECIFICAS POR MODOS DE TRANSPORTE

- A. Trabajar en la consolidación de un Sistema de Transporte Masivo de carácter público, como eje principal, aumentando la participación de este en la movilidad diaria urbana.
- B. Trabajar en el control total de la oferta actual de transporte concesionado, no otorgando más concesiones y administrando su servicio sólo como alimentador del sistema masivo.
- C. Descentivar el uso del automóvil particular, aplicando restricciones de circulación no respecto al volumen de contaminantes, sino a la capacidad de pasajeros transportada.

A. Estrategias de Gestión para el fortalecimiento Institucional y Financiero:

1. Dar mayores atribuciones a la Coordinación Metropolitana, para incrementar su capacidad institucional, con mayores recursos humanos y financieros, mejorar los mecanismos de coordinación interna y dar prioridad a la práctica integral de la planeación del transporte.
2. Fortalecer la planeación metropolitana, estableciendo bases legales para que este organismo metropolitano ejecute acciones y cuente con presupuesto propio.
3. Definir esquemas claros de participación financiera entre los gobiernos, Federal, Estatal y del D.F., promoviendo las líneas de financiamiento que favorezcan al transporte masivo a nivel metropolitano, y no manejar presupuestos separados para el rubro.
4. Homologar por lo menos en materia de transporte de pasajeros, los ingresos para los municipios conurbados del Estado de México y las delegaciones del D.F., en un Fondo Común para el transporte metropolitano.

B. Estrategias de Gestión para consolidar un Sistema de Transporte Masivo:

1. Ampliar la longitud de las líneas de la Red de Trolebuses existente y aumentar la capacidad diaria de pasajeros transportados con su uso intensivo, sobre todo en la zona central y contorno medio del D.F., dónde se cuenta ya la infraestructura que le soporte.
2. Ampliar la longitud de las líneas de la Red de rutas del Metro existente hacia los municipios del norte, nororiente y suroriente con mayor movilidad regional, procurando reorientar la movilidad que ahora congestiona las estaciones centrales. Dado el carácter metropolitano de la problemática deberán intervenir en su financiamiento no sólo el gobierno del Estado de México, sino también el del D.F. y el Gobierno federal..
3. Impulsar los proyectos de Tren Suburbano que unan los municipios metropolitanos con las áreas centrales que acumulan el mayor porcentaje de la movilidad diaria, haciendo de ellos una verdadera alternativa de movilidad con respecto al STC-Metro.
4. Ampliar la red de Tren Ligero con esquemas financieros tripartitas, revisando las condiciones actuales de la red ferroviaria la que se podría aprovechar como infraestructura para transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros.
5. Impulsar el análisis continuo de la congruencia entre nuevas líneas de transporte masivo y las líneas de deseo de los viajes metropolitanos, su comportamiento espacial, los horarios de demanda y la confluencia de otros modos de transporte.
6. Actualización de la Encuesta Origen-Destino al 2000, aprovechando la aplicación del Censo de Población y Vivienda, para obtener mejor información sobre la movilidad diaria.

C. Estrategias de Gestión para el control del Transporte Concesionado:

1. No promover más la licitación de las rutas de autobuses en el D.F. a privados y no promover la incorporación de nuevos prestadores particulares del servicio concesionado de baja capacidad ni en el D.F. ni en el Estado de México.
2. Recuperar el control gubernamental de las rutas de autobuses de exRuta-100 y del STT del Estado de México, sobre todo en las áreas periféricas dónde se hace difícil la introducción del metro o tren, en una única empresa paraestatal de carácter metropolitano.
3. Esta empresa deberá tener una participación tripartita entre los gobiernos Federal, del Estado de México y del D.F., con carácter jurídico y recursos propios, su objetivo deberá

ser reordenar y administrar la prestación del servicio que ya se ha concesionado y el que se recupere, sólo como alimentadores del sistema de transporte masivo.

4. Obligar a la organización empresarial de los prestadores del servicio ya existentes, antes de fomentar el recambio de microbuses a autobuses de mediana capacidad y readecuar sus rutas dependiendo de las necesidades de movilidad diaria, evitando la confluencia con otros modos de transportación masiva, sobre todo en las áreas centrales.

D. Estrategias de Gestión para descentivar el uso del automóvil particular:

1. Dar prioridad de inversión en el mantenimiento de los corredores metropolitanos ya existentes y en la conclusión del Circuito Interior, Anillo Periférico y un tercer anillo metropolitano que reduzca el tráfico en las zonas centrales ya congestionadas.
2. Priorizar la pavimentación de vialidades que contribuyan a consolidar áreas ya urbanizadas sobre todo en zonas de recursos bajos, pero sin fomentar nueva urbanización.
3. Aplicar restricciones de circulación respecto a la capacidad transportada de pasajeros, a las áreas de circulación y al límite de velocidad, más que por el volumen de contaminantes. De tal manera que se eleve la capacidad promedio de pasajeros transportados por este medio, se oriente su tráfico a las zonas dónde se carezca de una oferta pública y se considere más veloz la movilidad pública que la del transporte privado.
4. Descentivar el mercado de automóviles particulares de alto consumo energético a través del cobro de impuestos fiscales tanto a la industria automotriz como a sus compradores e impulsar la compra de automóviles particulares de bajo consumo energético, otorgando facilidades fiscales sólo a los propietarios de los autos más contaminantes y sin recursos, en ningún caso a la industria automotriz, y transferir realmente el subsidio al comprador.
5. Recuperar el control estatal de los recursos que se generan por la aplicación de los programas como: Hoy no circula, Verificación Vehicular, Tenencia anual e Impuestos ambientales por el uso del automóvil, de tal modo que vayan directo a un Fondo exclusivo que los canalice directamente hacia el fomento del transporte público.
6. Impulsar el transporte especializado escolar y del personal, difundiendo programas que contemplen la participación más amplia de las empresas o centros escolares en el costo de la movilidad de sus trabajadores o estudiantes, haciendo menos costosa la movilidad por estos motivos.

ANEXO 1

**ORGANIGRAMA DE LEYES, PROGRAMAS Y
REGLAMENTOS**

ANEXO 1

ORGANIGRAMA DE LEYES, PROGRAMAS Y REGLAMENTOS

TRANSPORTE

AMBITO FEDERAL

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos 1917
 - Ley de Vías Generales de Comunicación
 - Ley Orgánica de la Administración Pública Federal

AMBITO ESTATAL

Estado de México

- Constitución Política local 1917
- Ley de Tránsito y Transportes del Estado de México 1992
 - Programa Integral de Transporte y Vialidad 1995-2000
 - Reglamento de Tránsito del Estado de México 1992

Distrito Federal

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos 1917
 - Ley de Transporte del Distrito Federal 1995 (mod. en 1998,1999)
 - Reglamento de transporte de pasajeros del D.F.
 - Reglamento de Tránsito del Distrito Federal 1996
 - Plan Maestro del Metro 1997
 - Programa Integral de Transporte y Vialidad 1990

MEDIO AMBIENTE

AMBITO FEDERAL

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos 1917
 - Ley Gral. de Equilibrio Ecológico y Protección al Medio Ambiente 1990 (modificaciones 1996)
 - Programa Nacional de Medio Ambiente 1995-2000
 - Programa para Mejorar la Calidad del Aire del Valle de Méx 95-2000

AMBITO ESTATAL

Estado de México

- Constitución política del Estado de México 1917
 - Ley de Protección al Ambiente del Estado de México 1991
 - Programa de Protección Ambiental de Estado de México 96-99

Distrito Federal

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos 1917
 - Ley Ambiental para el Distrito Federal 1996

Legislación del Distrito Federal sobre transporte 1980-1996*

Leyes, programas, reglamentos o convenios	Fecha	Expedición
Creación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100 Reformas 820219 DDF 3 S2 (art. 12); reformas 840621 DDF 67, (art. 5: 5 bis).	810818	D.D.F. p.37 Diario Oficial
Creación de la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el D.F. Reformas 871216 SCFI P.36-37 art. 1-3; 5.	830405	D.D.F. p. 32-34 Diario Oficial
Creación de la Comisión Consultiva del Autotransporte.	830622	S.C.T. Diario Oficial
Secretaria General de Protección y Vialidad. Delegación de facultades para autorizar la modificación de la naturaleza o condiciones de las concesiones de los servicios públicos y transporte de pasajeros y de carga, así como para realizar las acciones tendientes a la regularización de dichos servicios. Fe de erratas 0840808 DDF p. 61.	840628	D.D.F. p.33 Diario Oficial
Coordinación General de Transporte. Delegación de facultades para expedir la declaratoria que exprese el no. nuevo de permisos de servicio público de transporte de pasajeros en el D.F.	851001	D.D.F. Diario Oficial
Acuerdo por el que se delega en el Director General de Autotransporte Urbano, la facultad de expedir los permisos correspondientes para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, así como autorizar las rutas de penetración urbana y suburbana de autotransporte de pasajeros en el D.F.	860127	D.D.F. p.5 Diario Oficial
Acuerdo que dispone que los taxímetros mecánicos, electromecánicos y electrónicos, instalados en vehículos de transporte público de pasajeros sin itinerario fijo deberán ser modificados en su funcionamiento.	880 409	D.D.F. p.29-35 art. 13 Diario Oficial
Acuerdo que establece que todos los taxímetros mecánicos y electromecánicos de transporte público de pasajeros sin itinerario fijo sean adaptados con un sistema de determinación de tiempo y distancia, denominado "sistema factor por tiempo". abr. 901104 DDF 79 a2t.	880509	Gaceta D.D.F.
Concesión para explotar el servicio público de transporte de carga y de pasajeros con y sin itinerario fijo en el D.F. Aviso de revocación de concesiones de placas relacionadas. abr. 890926.	880808	D.D.F. p. 38-110 Diario Oficial
Convenio que norma y regula el servicio público de transporte de pasajeros y de carga entre el D.F. y el Estado de México.	881213	D.D.F. p74-77 art. 10 Diario Oficial

Creación del Consejo de Transporte del Area Metropolitana (COTAM).	881213	D.D.F. p.76 art. 1 Diario Oficial
Dirección General de Autotransporte Urbano. Adscripción orgánica a la SGPYV. Delegación de facultades para expedir los permisos correspondientes para la prestación del Servicio Público de transporte de pasajeros de automóviles de alquiler, así como autorizar las rutas de penetración urbana y suburbana de autotransporte de pasajeros en el propio D.F. 860127 DDF.	890302	D.D.F. p-10-11 1 art. Diario Oficial
Reglamento de Tránsito del Distrito Federal.	890809	D.D.F. p.27-67 168 a Diario Oficial
Declaratoria Pública que expresa el no. de nuevas concesiones que se otorgan para la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros en autobuses del D.F. Abr. 910125 DDF p.49 a 13.	900524	D.D.F. p.23-25 13 art. Diario Oficial
Declaratoria pública que expresa el otorgamiento de concesiones para la prestación del servicio público alternativo de transporte urbano de pasajeros en autobuses en el D.F.	910125	D.D.F. P-47-49 13 art. Diario Oficial
Convenio de concertación para sentar bases para resolver la problemática que representa la operación del servicio público de autotransporte de pasajeros y carga en la Zona Metropolitana, que celebran la SCT, el Estado de México y el DDF.	910212	S.C.T. 93-95 10 art. Diario Oficial
Concesión para construir, operar y explotar carretera Chamapa-Lecheria, Edomex, a Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V.	910325	S.C.T. p.31 Diario Oficial
Reglamento de Estacionamientos Públicos del D.F.	910327	D.D.F. p.23-29 23 art. Diario Oficial
Concesión para prestar servicio público alternativo de Transporte Urbano de Pasajeros en el Distrito Federal a Alfecorpo, S.A. de C.V.	911028	D.D.F. p.52-53 Diario Oficial
Concesión para prestar servicio público alternativo de Transporte Urbano de Pasajeros en el Distrito Federal a Wigisser Karpul, Samuel.	911028	D.D.F. p.53-54 Diario Oficial

Reformas al STC-Metro. 670429, DDF p.23-24 13 art.; 840621, DDF, p.67-68 art.4, 6 bis; En zonas conurbadas del D.F. y Estado de México y transporte colectivo que complemente, representantes de la SCT, Nacional Financiera, S.N.C., DDF, y de Estado de México; Comisario designado por la SCGF.	920617	D.D.F. p.45-46 art. 1,4,6,9, d12 Diario Oficial
Concesión para construir, operar y explotar la carretera Peñón-Texcoco al Gobierno del Estado de México.	930122	S.C.T. p. 14 Diario Oficial
Concesión para construir, operar y explotar la carretera La Venta-Colegio Militar. DDF-SCT	930811	S.C.T. p.50 Diario Oficial
Convenio para delimitar las zonas aledañas a los centros de población y autorizar funciones en lo que concierne a la operación, seguridad y tránsito de los servicios de autotransporte público de pasajeros local, que celebran la SCT, el gobierno del Estado de México y el DDF.	931007	S.C.T. p.16-19 Diario Oficial
Creación del Comité Técnico de Paraderos y Bases de Servicio, en el territorio del D.F. Reformas 940902 DDF p. 96 art. 2; 941115, DDF p.83, art. 8,9, 9 bis, 13. Administración de paraderos por la CGT, administrar aportaciones de transportistas, actividades comerciales en paraderos; apoyo de delegados en conservación, limpia, alumbrado y policía.	931029	D.D.F. p.100-102 13 art. Diario Oficial
Autorización de donación de 7 polígonos del inmueble denominado Ex-Polígono de San Lázaro, Deleg. V. Carranza, D.F., para ser utilizados como paraderos de transporte público.	931125	S.D.S. p.13-14 6 art. Diario Oficial
Prohibición de la circulación de tipo minibús, microbus o combi, destinados a la prestación de servicios públicos de autotransporte, en carreteras federales de cuota y de cuatro carriles.	940601	S.C.T. p.49-50 4 art. Diario Oficial
Quiebra de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100 □ Otros documentos sobre la quiebra posteriores publicados el 950420 p. 117; 950904 p. 99; 950905 p. 53 y 950906 p. 74 □ Bases de colaboración entre PGJDF y R-100, Forma de actuación en las averiguaciones en el delito de fraude, ocupación total e intervención administrativa.	950419	D.D.F. p.73 Diario Oficial
Creación de la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad (COMETRAVI). Convenio de coordinación para crear la COMETRAVI, que celebran el Ejecutivo Federal a través de la SCT, el Gobierno del Estado de México y el DDF. Reformas 951108 SCT p. 67-69 (art. 4-9), integrantes, funcionamiento y reglas de operación.	951108	D.D.F. p.47-50 12 art. Diario Oficial

Tarifas por el uso del servicio público de transporte de pasajeros en el STC y STE en el D.F.	951218	D.D.F. P. 86 2 art. Diario Oficial
Ley de Transporte del Distrito Federal. Esta ley abroga la Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes del D.F. 420323 DDF.	951220	D.D.F. p.44-60 61 art. Diario Oficial
Secretaria de transporte y Vialidad del DDF. Delegación de facultades para implementar el programa complementario al proceso de revista vehicular 1995 y reemplazamiento obligatorio de los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el D.F.	951228	D.D.F. p.40 2 art. Diario Oficial
Ley de Transporte del Distrito Federal 1995	95	
Reglamento de Tránsito del Distrito Federal 1996	96	
Programa de Verificación Obligatoria de Vehículos automotores en el D.F. en 1996	96	
Programa "Hoy no circula" para vehículos automotores particulares y para taxis sin itinerario fijo y colectivos		
Programa Integral de Transporte y Vialidad 1995-2000	96	

Fuente: Los documentos enlistados en este cuadro han sido recopilados tomando como base la revisión del Índice de Disposiciones de Carácter General Publicadas en el Diario Oficial de la Federación 1982-1996, INFOJURIDICA, Datalex, 1996., en la sección de temas desarrollados agrupados en Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Transporte, Autotransporte, Servicio público alternativo de transporte urbano de pasajeros en el Distrito Federal.

Legislación del Estado de México sobre transporte 1980-1996*

Leyes, programas, reglamentos o convenios	Fecha	Expedición
Publicación de la Ley de Tránsito y de Transportes del Estado de México.	710421	Ejecutivo Decreto Publicación
Reformas al art. 10 de la Ley de Transportes del Estado de México.	740810	Ejecutivo Decreto 133 GacetaEdo. Méx.
Promulgación del Reglamento General de la Ley de Tránsito y Transportes del Estado de México.	781103	Ejecutivo Decreto Publicación
Reformas a los art. 5, frac. III, IV y VII, 6 frac. III y IV, 7, 11 frac. IV, 17, 22, 23, 24, frac. I, 25, 26 fracción I, II y III, 27, 28, 29, 32, 34 primer párrafo, 37, 40, 42, 43, 44, 45, 49 y 55 y adiciona los art. 5 fraccs. IX, X, XI, XII y XIII; 34 fraccs XII y XIII; 39 fraccs. V y VI; 51 párrafo tercero y 57 y deroga la fracción II del artículo 24 y el artículo 35, de la Ley de Tránsito y Transportes del Estado de México.	781128	Ejecutivo Decreto 15 GacetaEdo. Méx.
Ley que crea el Organismo Público descentralizado de carácter Estatal, denominado Comisión del Transporte del Estado de México, también identificado con las siglas COTREM, con personalidad jurídica y patrimonio propios.	820202	Ejecutivo Decreto 48 p. 74 GacetaEdo. Méx.
Creación del organismo descentralizado de carácter paramunicipal denominado sistema de transporte troncal NEZA, también denominado STT-Neza.	820629	Ejecutivo Decreto 69 p. 113 GacetaEdo. Méx.
Creación del Organismo Descentralizado de Carácter Paramunicipal denominado Sistema de Transporte Troncal Naucalpan, también identificado por las siglas STT-NAUCALPAN.	821230	Ejecutivo Decreto 135 p. 175 GacetaEdo. Méx.
Creación del Organismo Descentralizado de Carácter Paramunicipal, denominado Sistema de Transporte Troncal de Ecatepec, también identificado por las siglas STT-Ecatepec	830609	Ejecutivo Decreto 159 p. 201 GacetaEdo. Méx.
Creación del Organismo Descentralizado de carácter paramunicipal, denominado Sistema de transporte Troncal Cuautitlán-Izcalli, también identificado por las siglas STT-CUAUTITLAN-IZCALLI.	831208	Ejecutivo Decreto 193 p. 237 GacetaEdo. Méx.
Creación de la Comisión de Transporte del Estado de México, con base en las reformas de los artículos 3ero., 4o. y 5o. de la Ley.	840424	Ejecutivo Decreto 239 p. 448 GacetaEdo. Méx.

Desafectación del Servicio público municipal al que estaban destinados, y conversión de bienes de dominio privado del Municipio de Nezahualcoyotl, Méx, como aportación al Organismo Descentralizado de carácter paramunicipal, denominado Sistema de Transporte Troncal Neza, también identificado por las siglas STT-NEZA.	840917	Ejecutivo Decreto 295 p.512 Gaceta Edo. Méx.
Creación del Organismo Descentralizado de carácter paramunicipal, denominado Sistema de Transporte Troncal Chalco, también identificado con las siglas STT Chalco.	860130	Ejecutivo Decreto 56 p.689 Gaceta Edo. Méx.
Creación del organismo denominado Comisión Estatal de Ecología del Estado de México.	880218	Ejecutivo Especial p.1 Gaceta Edo. Méx.
Establecimiento de criterios para limitar la circulación de vehículos automotores en los 17 municipios conurbados al Distrito Federal, un día a la semana.	900301	Ejecutivo Decreto 42 p.1 Gaceta Edo. Méx.
Abrogación del organismo denominado Comisión Estatal de Ecología del Estado de México.	920320	Ejecutivo Decreto 54 p.1 Gaceta Edo. Méx.
Reformas a los arts. 5, 6, 7, 14, 18, 19, 20, 23, 29, 37, 40, fracciones II, VI, VII y VIII; 41, 42 fracción II; 49, 55, 56 y 57 de la Ley de Transito y Transportes del Estado de México. Y la adición del artículo 5-a y derogación de los art. 10 y 26.	920605	Ejecutivo Decreto 104 p.1 Gaceta Edo. Méx.
Expedición de Reglamento de Tránsito y de Transportes del Estado de México.	920612	Ejecutivo Decreto Gaceta Edo. Méx
Reformas al art. 18 y adición de un 3er. párrafo al art. 22 de la Ley de Tránsito y de Transportes del Edo. de México.	940801	Ejecutivo Decreto 31 p.25 Gaceta Edo. Méx.
Reformas a la sección 4a., y se adiciona el art. 7 frac. IV, inciso a) de la Ley de Tránsito y de Transportes del Edo. de México.	941012	Ejecutivo Decreto 44 Gaceta Edo. Méx.
Acuerdo por el que se establece el procedimiento para otorgar autorizaciones para establecer centros de verificación vehicular en el territorio del Estado de México.	970218	Ejecutivo Decreto 33 Gaceta Edo. Méx.
Acuerdo por el que se amplía la vigencia de los programas específicos para el reordenamiento integral del servicio público concesionado de transporte del Estado de México.	970102	Ejecutivo Decreto 1 Gaceta Edo. Méx

Acuerdo por el que se cancelan las órdenes de pago y autorizaciones y órdenes de emplacamiento por el otorgamiento de concesiones no materializados, así como autorizaciones de derrteros y bases que no hayan sido explotados por los concesionarios del Servicio de Transporte de Pasajeros del Estado de México.	970225	Ejecutivo Decreto 38 p. 1 Gaceta Edo. Méx.
Programa de verificación vehicular obligatoria para el primer período de 1997.	970217	Ejecutivo Decreto 32 p. 1 Gaceta Edo. Méx.
Acuerdo por el que se resuleven las solicitudes de autorización a los Centros de Verificación Vehicular, para operar el programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el primer período de 1997.	970217	Ejecutivo Decreto 32 p. 16 Gaceta Edo. Méx.
Programa de Verificación Vehicular Obligatoria 1997 para el primer período de 1997	970106	Ejecutivo Decreto 3 p. Gaceta Edo. Méx.

Fuente: Los documentos enlistados en este cuadro han sido recopilados tomando como base la revisión del Índice de Disposiciones de Carácter General Publicadas en el Diario Oficial de la Federación 1982-1996, INFOJURIDICA, Datalex, 1996., en la sección de temas desarrollados agrupados en Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Transporte, Autotransporte, Servicio público alternativo de transporte urbano de pasajeros en el Distrito Federal.

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1: Evolución Espacial y Demográfica de la Ciudad de México	46
Cuadro 2: Distribución de Viajes por sexenio según los Modos de Transporte	51
Cuadro 3: Distribución modal de pasajeros en la ZMCM 1998-1992	56
Cuadro 4: Distribución de pasajeros de los organismos descentralizados del D.F., parque vehicular, rutas y longitud de línea en la ZMCM, 1992	59
Cuadro 5: Redistribución del Presupuesto de Egresos del D.F., 1999	65
Cuadro 6: Recortes a los Programas del GDF después de la redistribución del Presupuesto de Egresos del D.F., 1999	65
Cuadro 7: Conflictos del Transporte en General en la Ciudad de México 1996-2000	72
Cuadro 8: Conflictos del Transporte Particular en la Ciudad de México 1996-2000	75
Cuadro 9: Conflictos del Transporte Colectivo Concesionado en la Ciudad de México 1996-2000	82
Cuadro 10: Conflictos del Transporte Colectivo Público en la Ciudad de México 1996-2000	90
Cuadro 11: Delegaciones y Municipios de la ZMCM 1994	105
Cuadro 12: Distritos que conforman el AMCM en el análisis de la EO-D'94	106
Cuadro 13: Viajes de la ZMCM por modo y transporte, 1994	108
Cuadro 14: Parque vehicular de los diferentes modos de transporte, 1994-1996	109
Cuadro 15: Crecimiento Demográfico de la ZMCM, 1950-1995	110
Cuadro 16: Proyección de la población por contornos en la ZMCM, 1990-2005	110
Cuadro 17: Estudiantes y Centros de Educación Básica de la ZMCM, 1991-1992	111
Cuadro 18: Viajeros residentes en la ZMCM por grupos de edad, 1994	112
Cuadro 19: Viajeros residentes en la ZMCM según condición de actividad, 1994	112
Cuadro 20: Población de la ZMCM y tasa de crecimiento anual a 1994	113
Cuadro 21: Viajes Diarios en las Delegaciones y Municipios, 1994	116
Cuadro 22: Viajes Atraídos por Regreso a Casa, 1994	119
Cuadro 23: Viajes Internos por Entidad en la ZMCM, 1994	122

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa A: Contornos de Poblamiento de la ZMCM	17
Mapa B: Contornos de Poblamiento del AMCM	18
Mapa C: Población de la ZMCM, 1994	114
Mapa D: Viajes Diarios en la ZMCM, 1994	118
Mapa E: Viajes Atraídos por regreso a casa en la ZMCM, 1994	120
Mapa F: Viajes Internos en la ZMCM, 1994	123
Mapa G: Entidades por predominancia de actividad en la ZMCM, 1993	125
Mapa H: Viajes Atraídos en el AMCM, 1994	128
Mapa I: Viajes Producidos en el AMCM, 1994	129
Mapa J: Viajes Atraídos por trabajo en el AMCM, 1994	132
Mapa K: Viajes Atraídos por estudio en el AMCM, 1994	134
Mapa L: Modernización de la Infraestructura Vial al 2000	137
Mapa M: Ampliación al Sistema de Transporte Colectivo Metro 1995-2003	139
Mapa N: Ampliación del Sistema de Transporte Eléctrico –Trolebús- 1995-1997	141
Mapa O: Programa del “Tren Suburbano” 2000	142
Mapa P: Red de Transporte Público Colectivo Concesionado de Pasajeros, 1995	144

B I B L I O G R A F I A

PRIMERA PARTE

DOCUMENTOS

- ARDF, 1era. Legislatura (1996) Ley de desarrollo urbano del Distrito Federal, Comisión de Desarrollo Urbano y Establecimiento de Reservas Territoriales, México.
- ARDF, 1era. Legislatura (1996) Programa de desarrollo urbano del Distrito Federal, Comisión de Desarrollo Urbano y Establecimiento de Reservas Territoriales, México.
- ARDF, 1era. Legislatura (1995) Ley de transporte del Distrito Federal, Comisión de Desarrollo Urbano y Establecimiento de Reservas Territoriales, México.
- ARDF, 1era. Legislatura (1997) Decreto de reformas y adiciones a diversas disposiciones de la Ley de Transporte del Distrito Federal, Comisión de Desarrollo Urbano y Establecimiento de Reservas Territoriales, México.
- CONAPO, (1998) Escenarios Demográficos y Urbanos de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, 1990-2010, Síntesis, Serie de Estudios Regionales, México.
- GDF, SEDECO. (1998) Programa de Fomento y Desarrollo Económico, México.

LIBROS Y ARTÍCULOS

- Azuela y Cruz. (1989) "La Institucionalización de las colonias populares y la política urbana de la Ciudad de México (1940-1946)", en Sociológica, no. 9, UAM-A, México.
- Benévolo. L. (1963) Los orígenes del Urbanismo Moderno, Bioma. Madrid. págs. 49-189.
- Choay, F. (1971) "Preurbanismo, Urbanismo y el urbanismo puesto en tela de juicio", en El urbanismo. Utopía y realidades, Ed. Lumen, Madrid.
- Coulomb, René. (1993) "La participación de la población en la gestión de los servicios urbanos: ¿privatización o socialización?", en Gestión urbana y cambio institucional, (coord.) Azuela y Duhau, UAM-Azc, México.
- Conolly, Priscilla. (1996) "La dinámica reciente de la ZMCM: ¿Hacia la reversión del proceso de metropolización", mimeo.

- Córdova, Arnaldo. (1991) "Modernización y Democracia", en Revista Mexicana de Sociología, no. 21, COLMEX, México.
- Delgado, Javier. (1990a) "De los anillos a la segregación. La Ciudad de México, 1950-1987", en Estudios Demográficos y Urbanos, Vol. 5, Núm.2, El Colegio de México, México.
- Delgado, Javier. (1990b) Las ciudades de la Ciudad de México, Centro de Ecodesarrollo, informe de Investigación, México.
- Duhau Emilio. (1986) "Problemas actuales de la teoría del Estado Capitalista", en Sociológica no. 2, UAM-A, México.
- Duhau Emilio. (1989) "Las instancias locales de gobierno y la planeación de la ZMCM", en Una década de planeación Urbano- Regional, COLMEX, México.
- Duhau Emilio. (1993) "Planeación urbana y Políticas Medioambientales", en Dinámica Urbana y Procesos Sociopolíticos, OCIM (UAM-CENVI), México.
- Duhau Emilio. (1996) "Apuntes sobre Estado, Sociedad Civil y Desarrollo Metropolitano I", para la Maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas, mimeo, México.
- Esquivel Ma. Teresa (1993) "Dinámica demográfica y espacial de la población metropolitana", Dinámica Urbana y Procesos Socio-políticos, UAM-CENVI, México.
- Florescano, Enrique. (1987) "La concepción nahuatl del tiempo y del espacio", en Memoria Mexicana, Ed. J.M. Contrapuntos, México.
- Garza, Gustavo. (1980) "Modo de producción y urbanización" en Economía y Demografía, núm. XIV-1, El Colegio de México, 1980.
- Gilli, Adolfo. (1985) "PRI: la larga travesía", en Nexos, no. 91, México.
- Hiernaux, Daniel (1989) "La planeación de la ciudad de México, logros y contradicciones", en Una década de planeación urbano-regional en México, 1978-1988, COLMEX, México.
- Illich, Ivan (1980) "El límite inasequible" en Energía y Equidad . Desempleo Creador, Editorial Posada, México.
- Iracheta, Alfonso. (1988) "La planeación urbana heredada. Una visión Crítica", en Revista A. Cuestiones Metropolitanas, no. 25, UAM, México.

- Iracheta, Alfonso. (1989) "Diez años de planeación del suelo en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México", en Una década de planeación urbano-regional en México, 1978-1988, COLMEX, México.
- Lezama, José Luis. (1993) "La emergencia del fenómeno urbano", en Teoría social, espacio y ciudad, COLMEX, México.
- Lombardo, S. (1978) "Ideas y proyectos urbanísticos de la ciudad de México. 1788-1850", en Moreno, A. (Coord.) Ciudad de México. Ensayo de Construcción de una historia, INAH, México.
- Margadant, F. (1978) "Las ciudades novohispanas ante el derecho", en La ciudad concepto y obra. VI Coloquio de Historia del Arte, UNAM, México.
- Navarro, Bernardo. (1996) "Notas sobre Reforma del Gobierno en el Distrito Federal" en Política y Cultura, no. 7 otoño, UAM-Xochimilco, México.
- Offe, Claus. (1991) Introducción, "Tesis sobre la teoría del Estado" v "Algunas contradicciones del Estado Moderno", en Contradicciones en el Estado de Bienestar, Alianza Editorial, Colección de los noventa. México.
- Ospina Bozzi, Sonia M. (1993) "Gestión, Política Pública y Desarrollo Social: hacia la profesionalización de la gestión pública", en Gestión y Política Pública, vol. II. Núm. 1, CIDE, México.
- Rojas, J. (1986) capítulos I y II, en México Tenochtitlán. Economía y sociedad en el siglo XVI, FCE, México.
- Vega, Edna. (1997) "Reformas al marco regulador del desarrollo urbano en el Distrito Federal", en Dinámica Urbana y Procesos socio-políticos 2. Investigaciones recientes sobre la ciudad de México, Coulomb y Duhau (coords), OCIM (CENVI-UAMA), México.
- Weckmann, L. (1984) "La estructura urbana y administrativa de las ciudades", en La herencia medieval de México, COLMEX, México.
- Wilk Graber, (1989) "Planeación del uso del suelo y medio ambiente en la ciudad de México", en Una década de planeación Urbano- Regional, COLMEX, México.
- Zermeño, Sergio (1985) "Las fracturas del Estado en América Latina" en Estado y Política en América Latina, Lechner, N. (comp.), Siglo XXI, México.

SEGUNDA PARTE

DOCUMENTOS

- ARDF, 1era. Legislatura (1996) Ley de Transporte del Distrito Federal, Comisión de Desarrollo Urbano y Establecimiento de Reservas Territoriales, México.
- ARDF, 1era. Legislatura (1997) Decreto de reformas y adiciones a diversas disposiciones de la Ley de Transporte del Distrito Federal, Comisión de Desarrollo Urbano y Establecimiento de Reservas Territoriales, México.
- ARDF, 2ª. Legislatura (1999) Decreto de reformas y adiciones a diversas disposiciones de la Ley de Transporte del Distrito Federal, Comisión de Transporte, México.
- BANOBRAS, (1997) "Transporte Urbano", en Revista Federalismo y Desarrollo, no. 59, año 10, julio-agosto-septiembre de 1997, México.
- CONAPO, (1998) Escenarios Demográficos y Urbanos de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, 1990-2010, Síntesis, Serie de Estudios Regionales, México.
- D.D.F. y Gobierno del Estado de México, SEMARNAP. Programa para mejorar la calidad del aire en el valle de México, 1995-2000, México.
- DDF, CGT – COTREM (1990). Programa Integral de Transporte, México.
- SETRAVI, DDF (1989) Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México, 1992, Coordinación General de Transporte, México.
- SETRAVI, DDF (1991) Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México, 1992, Coordinación General de Transporte, México.
- SETRAVI, DDF (1992) Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México, 1992, Coordinación General de Transporte, México.
- SETRAVI, DDF (1994) Anuarios de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México, 1993-1994, Coordinación General de Transporte, México.
- SETRAVI, DDF (1998) Testimonios de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México, 1994-1997, Coordinación General de Transporte, México.

LIBROS Y ARTÍCULOS

- Benítez Zenteno Raúl y José Benigno Morelos. (Comps) (1988) Grandes Problemas de la Ciudad de México, Plaza y Valdez-DDF-IPN, México.
- Cervantes, Enrique. (1991) “El transporte en el Área Metropolitana de la Ciudad de México”, en Cuadernos de Urbanismo, no. 2, segundo semestre, México.
- Camarena, Margarita. (1985) El Transporte, en colección Cuadernos de investigación social, no. 14, Instituto de Investigaciones sociales, UNAM, México.
- Chías, Becerril. Comp. (1995) El Transporte Metropolitano Hoy, UNAM-PUEC, México.
- Comejo, Ma. Teresa. (1989) “Financiamiento y reprivatización del transporte: una necesidad o una excusa”, en el Cotidiano, julio-agosto de 1989, México.
- Coulomb, René. (1993) “La participación de la población en la gestión de los servicios urbanos: ¿privatización o socialización?”, en Gestión Urbana y cambio institucional, (coord.) Azuela y Duhau, UAM-Azc, México.
- Cruz, Ma. Soledad. (1994) Crecimiento urbano y procesos sociales en el Distrito Federal (1920-1928), UAM-A, México.
- Delgado, Javier. (1989) “Proceso de Metropolitización”, en Impactos Ambientales del Crecimiento Urbano de la ZMCM 1970-1988, Centro de Ecología y Desarrollo, México.
- Delgado, Javier. (1998) Ciudad-Región y transporte en el México Central, un largo camino de rupturas y continuidades, UNAM-Plaza y Valdés, México.
- De la Peña, Moisés. (1983) El servicio de autobuses en el Distrito Federal, México.
- D.D.F. y Gobierno del Estado de México, SEMARNAP. Programa para mejorar la calidad del aire en el valle de México, 1995-2000, México.
- Duhau, Emilio. (1994) “Gobiernos y gestión de la Ciudad de México. Los dilemas de la transición” en Gestión Metropolitana y política, Programa Reencuentro de 2 Ciudades, México-Santiago de Chile, UAM, México.

- Duhau, Emilio. (1997) “Las finanzas públicas locales en la ZMCM. Una aproximación a su evolución reciente” en *Dinámica Urbana y procesos sociopolíticos 2.*, UAM-CENVI, OCIM, México.
- Ecurra, Ezequiel (1990) *De las Chinampas a la Megalópolis. El medio ambiente en la cuenca de México.* Col. “la ciencia desde México”, SEP-FCE-CONACYT, México.
- Esquivel Ma. Teresa (1993) “Dinámica demográfica y espacial de la población metropolitana”, *Dinámica Urbana y Procesos Socio-políticos.* UAM-CENVI, México.
- Ibarra V, Valentín. (1981) “El papel económico del transporte de personas en la ciudad de México”, en *Desarrollo Urbano.* vol. 1 no. 3, CEESTEM, México.
- Islas, Víctor. (1992) *Estructura y Desarrollo del Sector Transporte en México.* “Participación del estado mexicano en el desarrollo del transporte”, COLMEX, México.
- Iracheta, Alfonso (1981) *La situación del transporte urbano en las áreas metropolitanas del Estado de México.* UAEM, Div. Posgrado. México.
- Legorreta, Jorge. (1994) *Transporte y contaminación en la Ciudad de México.* caps. III y IV, Centro de Ecología y Desarrollo, México.
- Navarro, Bernardo. (1989) *Metro, metropoli, México* UNAM-Instituto de Investigaciones Económicas y UAM-X, México.
- Navarro, Bernardo. (1990) “Ambiente, calidad de vida y transporte urbano”, en *Revista Ciudades 8. Centros Históricos.* RNTU, octubre-diciembre, México.
- Navarro, Bernardo. (1991) *El metro y sus usuarios.* Universidad Autónoma Metropolitana – Xochimilco, México.
- Navarro, Bernardo. (1992) “El conflicto en Ruta 100 y el transporte colectivo” en *El Cotidiano.* no. , UAM-Azcapotzalco, México.
- Navarro, Bernardo. (1994) “Infraestructura y transporte en México”, en *Gestión Metropolitana y Política.* Programa Reencuentro de 2 Ciudades, UAM, México.

- Navarro, Bernardo y Héctor Castillo. Comp. (1995) Ciudad de México: retos y propuestas para la coordinación metropolitana, UAM, México.
- Navarro, Bernardo. (1995) Gestión del Transporte Público de la Ciudad de México, UAM Xochimilco, México.
- Navarro, Bernardo. (1996) “Notas sobre Reforma del Gobierno en el Distrito Federal” en Política y Cultura, no. 7 otoño, UAM-Xochimilco, México.
- Navarro, Bernardo. (1997) “Evaluación de la Políticas Urbanas en la Ciudad de México: El transporte metropolitano 1970-1996”, ponencia presentada en el Precongreso UAM-Ciudad de México, (mimeo) UAM, México.
- Negrete, Ma. Eugenia (1993). Población, espacio y medio ambiente en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano, “Programa de Estudios Avanzados en Desarrollo Sustentable y Medio Ambiente” (LEAD-MEXICO), COLMEX, México.
- Rivera, Víctor. (1991) “El transporte urbano y sus efectos ambientales”, en Servicios urbanos, gestión local y medio ambiente, COLMEX, México.
- Rodríguez, Jesús. (1982) “Transporte obrero”, en Seminario de Estudios Urbanos (mimeo), UNAM, México, 1982.
- Sánchez, Luis Ignacio. (1994) “La reglamentación del tránsito en el Estado de México”, en Revista Ciudades 24. Legislación Urbana, RNIU, octubre-diciembre, México.
- Ward, Peter (1990) “El uso del suelo urbano y el transporte”, cap. IV en México: una megaciudad. Producción y Reproducción de un medio ambiente urbano, CONACULTA, Alianza, México.
- Wirth, Clifford J. (1997). “Transportation Policy in Mexico City. The Politics and Impacts of Privatización”, en Urban Affairs Review, vol. 33, no. 2, noviembre 1997, Ca. USA.
- Zicardi, Alicia. (1989) “Empresas de la construcción y grandes obras en la ciudad de Mexico”, en Una década de planeación Urbano-Regional, COLMEX, México.

ARTICULOS PERIODISTICOS

- Cisneros, Armando. "Itinerarios de Ruta-100", 19-04-96, Jornada.
- Cisneros, Armando "La cumbre de la ciudad", 2y3-06-96; Jornada.
- Félix, Edgar. "Microbuses, peseras y taxis: la ruta de la corrupción", 27-08-98, Jornada.
- Gershenson, Antonio. "Petróleo e Inversión" 6-03-96; Jornada.
- Kraus, Arnoldo. "DDF y ciudadanía: ¿divorcio o viudez?", 10-01-96, Jornada.
- Legorreta, Jorge. "El transporte es negocio, no club de servicios", 30-06-96 Jornada.
- Legorreta, Jorge. "La contaminación, asunto público y privado", 29-04-96; Jornada.
- Legorreta, Jorge. "Trolebuses, nuevos caballos de Troya", 19-06-97; Jornada.
- Legorreta Jorge. "El retorno del Tranvía", 21-08-97, Jornada.
- Pradilla, Emilio. "Vías Autoexpress", 24-01-96 Jornada.
- Pradilla, Emilio. "Medidas racionales contra la contaminación", 01-02-96, Jornada.
- Pradilla, Emilio. "Recursos Naturales y conflictos sociales", 14-02-96, Jornada.
- Pradilla, Emilio. "Anarquía urbana y contaminación atmosférica", 12-03-96, Jornada.
- Pradilla, Emilio. "Ruta-100 un año después", 17-04-96, Jornada.
- Pradilla, Emilio. "Un impuesto no resuelve la contaminación", 15-05-96, Jornada.
- Pradilla, Emilio. "Propuesta de Cárdenas para el D.F.", 14-05-1997, Jornada.
- Restrepo, Iván. "Gasolina vs. Gas natural", 30-07-96; Jornada.

TERCERA PARTE

DOCUMENTOS

- ARDF, 2ª. Legislatura (1999) Decreto de reformas y adiciones a diversas disposiciones de la Ley de Transporte del Distrito Federal, Comisión de Transporte, México.
- BANOBRAS, (1997) "Transporte Urbano", en Revista Federalismo y Desarrollo, no. 59, año 10, julio-agosto-septiembre de 1997, México.
- CONAPO, (1998) Escenarios Demográficos y Urbanos de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, 1990-2010, Síntesis, Serie de Estudios Regionales, México.
- D.D.F. y Gobierno del Estado de México, SEMARNAP. Programa para mejorar la calidad del aire en el valle de México, 1995-2000, México.
- DDF, CGT – COTREM (1990). Programa Integral de Transporte, , México.
- DDF, GDM, INEGI (1994) Euncuesta de Origen y Destino de los Viajes de los Residentes del Area Metropolitana de la Ciudad de México.-Metodología y Resultados, Coordinación General de Transporte, Dirección General de Planeación y Proyectos de Transporte y Vialidad, México.
- INEGI, (1990) Censo de Población y Vivienda 1990 y Conteo 1995. México.
- SETRAVI, DDF (1994) Anuarios de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México, 1993-1994, Coordinación General de Transporte, México.
- SETRAVI, DDF (1998) Testimonios de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México, 1994-1997, Coordinación General de Transporte, México.
- Partida Bush, Virgilio (1996). "Escenarios demográficos de la Ciudad de México", en Transporte y abasto alimentario en las ciudades latinoamericanas, eds. Luis Chias y Martha Pavón, Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, UNAM, México.