



Hiperurbanización y crisis urbana en la Ciudad de México: Retos y oportunidades de la planeación del desarrollo urbano.

Jonathan Soto Maldonado

Diciembre 2019

Título: Hiperurbanización y crisis urbana en la Ciudad de México: Retos y oportunidades de la planeación del desarrollo urbano.

Por Jonathan Soto Maldonado

Diciembre 2019

Clasificación temática: Urbanización, Desarrollo Urbano.

RESUMEN

El presente artículo aborda la problemática de la formación del proceso de Hiperurbanización en la Ciudad de México y las implicaciones que este proceso significa actualmente para el funcionamiento de la ciudad como un sistema urbano con problemas estructurales en su funcionamiento, especialmente las referidas a la operación del transporte urbano.

De igual forma, dentro de este ámbito de acción se abordan las principales manifestaciones que delatan la presencia de la crisis urbana en cuanto al fracaso de los planes urbanos, deterioro del medio ambiente urbano, así como la obsolescencia y paralización del servicio público urbano.

Índice

I.	Introducción	4
	Problemática abordada	5
II.	Justificación	6
III.	Planteamiento del problema	7
IV.	Objetivos	9
V.	Formulación de hipótesis.....	10
VI.	Marco teórico.....	11
VII.	Pruebas cuantitativas y cualitativas.....	21
VIII.	Conclusiones	41
	Posibles soluciones propuestas.....	43
IX.	Bibliografía	45

I. Introducción

Las colosales megaciudades latinoamericanas experimentaron un inusual proceso de hiperurbanización durante el desarrollo del siglo XX, en especial la Ciudad de México que en poco más de cinco décadas apareció una concentración de población inusual en todo su territorio, aunque especialmente en las zonas periféricas, que en su mayoría han seguido sumando población cada año, en tanto que la llamada ciudad central (conformada por las alcaldías céntricas) comenzó a perder población desde la década de los ochenta del siglo XX, aunque ello no ha impedido sin duda alguna que la población total sobrepase los 8 millones de habitantes desde entonces, y forme procesos de conurbación con las unidades político-administrativas cercanas del Estado de México e Hidalgo, metropolización que sigue su imparable curso.

Durante este intenso proceso de poblamiento acontecido entre principio de la década de los cuarenta y hacia finales de los setenta, factores como la autoconstrucción, crecimiento sin planeación en zonas no aptas para la urbanización, y la imposibilidad de proveer a todos los capitalinos de servicios públicos de calidad y con la cantidad que son requeridos han intensificado su aparición, e incluso se han intensificado notablemente a raíz de las llamadas políticas de ajuste estructural.

En la actualidad la capital mexicana es apreciada mundialmente por su gran cantidad de habitantes y las condiciones propias de su topografía, extensión territorial, su propia cultura urbana, así como su nivel de equipamiento e importancia económica-social que la sitúan como la principal urbe del país en términos productivos y de desarrollo.

No obstante, esta innegable trascendencia a escala nacional e internacional no exime de problemáticas a la Ciudad de México, pues factores como el impresionante crecimiento de su población sin las condiciones adecuadas y la crisis urbana expresada como un déficit creciente del presupuesto urbano, deterioro de servicios públicos urbanos y su consecuente paralización amenazan continuamente la vida cotidiana de sus habitantes, a lo cual deben responder oportunamente los instrumentos de planeación del desarrollo urbano a disposición de la administración pública en su conjunto.

De esta forma, en el presente artículo se analizan las tendencias de hiperurbanización en la capital mexicana y el servicio de transporte público colectivo de la urbe como uno de los sectores afectados por la crisis urbana.

En opinión de Manuel Castells, “Es conocido que el problema de los países en cuestión es, más que la falta de capital, ya de por sí escaso, la inexistencia de una organización social capaz de reunir y dirigir los recursos existentes hacia el desarrollo colectivo” (Castells, 1971: 97).

Problemática abordada

El presente artículo aborda la problemática de la formación del proceso de hiperurbanización en la Ciudad de México y las implicaciones que este proceso significa actualmente para el funcionamiento de la ciudad como un sistema urbano con problemas estructurales en su funcionamiento, especialmente las referidas a la operación del transporte urbano.

De igual forma, dentro de este ámbito de acción se abordan las principales manifestaciones que delatan la presencia de la crisis urbana en cuanto al fracaso de los planes urbanos, deterioro del medio ambiente urbano, así como la obsolescencia y paralización del servicio público urbano.

Asimismo, se persigue que del estudio del vínculo entre la hiperurbanización y la crisis urbana (como manifestaciones del capitalismo contemporáneo) en la experiencia mexicana, puedan derivarse proposiciones que coadyuven a solucionar las problemáticas relacionadas con la hiperurbanización y las manifestaciones de la crisis urbana en el transporte urbano de pasajeros, elementos donde la intervención estatal aparece como un elemento clave e imprescindible en su tratamiento.

II. Justificación

El estudio de los procesos de urbanización de las diversas ciudades guarda especial importancia dentro de la planeación del desarrollo urbano, pues al identificar los factores y circunstancias que le dan origen y continuidad a una ciudad a través del tiempo, también es posible analizar las deficiencias y atributos de un determinado sistema urbano que puedan conducir a la solución de las incontables problemáticas cotidianas de la urbe mediante la planeación.

Es precisamente dentro del análisis del proceso de urbanización donde puede identificarse a la hiperurbanización como una problemática importante para ciudades como la capital mexicana, en la cual un incremento exponencial de la población en un periodo de tiempo relativamente corto ha dificultado de sobremanera el ordenamiento urbano e incluso mermado las oportunidades de sus propios habitantes para materializar adecuadamente su desarrollo dada una alarmante falta de ofertas de trabajo e infraestructura (condiciones y servicios generales de la producción) que demanda una urbe del tamaño económico y poblacional como la Ciudad de México.

Asimismo, uno de los principales problemas ligados a la hiperurbanización que aqueja a la capital es precisamente la crisis urbana, un fenómeno de impacto tan colosal como el sobrepoblamiento sin planeación de zonas no aptas para asentamientos humanos, pues en ambos casos se produce un impacto sobre el funcionamiento del sistema urbano, un sistema que no logra encontrar los suficientes recursos (monetarios y de otra índole) para brindar a sus habitantes los servicios públicos y espacios indispensables para poder sortear la complicada cotidianidad urbana contemporánea.

III. Planteamiento del problema

En la Ciudad de México ha existido un notable crecimiento de su población residente durante la segunda mitad del siglo XX, al trascender de 3.05 millones de personas en 1950 hasta 8.9 millones hacia 2015 -según el último dato oficial correspondiente a la encuesta intercensal 2015-, es decir que su población casi se ha triplicado, lo cual sin duda implica una acelerada expansión física de la ciudad hacia prácticamente todas sus colindancias y direcciones posibles, aunque en muchos casos a costa de la participación directa de los miembros de las familias en procesos de autoconstrucción, ocupación y poblamiento de predios irregulares o terrenos de conservación, o en condiciones de hacinamiento, etc.

Por su parte, paralelamente a este proceso intensivo de ocupación de la ciudad, los recursos para atender a una población creciente (cuyo comportamiento prácticamente no ha cesado del todo), son cada vez menores frente a las tasas de crecimiento poblacionales, la congestión de servicios públicos cuya saturación se incrementa progresivamente, e incluso su progresivo concesionamiento a particulares a raíz de una deficiencia crónica presupuestaria para cubrir eficientemente los renglones infraestructurales por parte de la administración pública como lo ha sido en el caso del autotransporte urbano, el cual fue abiertamente privatizado y concesionado a particulares raíz de la crisis de 1995, aunque independientemente del carácter de propiedad de la infraestructura en cuestión, es sumamente conocido por los capitalinos que el transporte urbano de la capital en todas y cada una de sus modalidades no es brindado con la frecuencia, cantidad y calidad necesarias.

En síntesis, las problemáticas de hiperurbanización y crisis urbana de la Ciudad de México no se presentan como cuestiones minúsculas que desestimen su atención, sino por el contrario reclaman la inmediata atención de todos sus ocupantes por igual, pues todos y cada uno de los ciudadanos son impactados significativamente tanto por los deficientes servicios públicos urbanos de transporte con una marcada obsolescencia crónica, como el difícil acceso a las zonas habitacionales aledañas a la ciudad central, donde reside la mayoría de su población, factores que en el más simple y sencillo de los escenarios afectan la calidad de vida de sus residentes.

Por todo lo anterior, la presente investigación se realiza a partir de las siguientes interrogantes:

- ¿Cómo se define y a qué factores responde el fenómeno de hiperurbanización en la Ciudad de México?
- ¿Cuándo se produce la hiperurbanización en la capital mexicana?
- ¿En qué consiste la crisis urbana del transporte público de la Ciudad de México y cómo afecta a los capitalinos en su vida cotidiana?
- ¿Qué modalidades de este servicio público urbano ha manifestado una presencia más perceptible de la crisis urbana?
- ¿Cuáles deben ser las acciones por considerar frente al complejo escenario de la Ciudad de México en el marco de la hiperurbanización y la crisis urbana?

IV. Objetivos

- Abordar el proceso de urbanización tanto en su forma teórica como en el caso de la Ciudad de México
- Reconocer los factores que detonaron la hiperurbanización en el contexto de la capital mexicana y los impactos que dicho fenómeno conlleva sobre sus habitantes en la actualidad.
- Identificar las principales manifestaciones de la crisis urbana de acuerdo con el campo de estudio de la Economía Urbana.
- Apreciar la importancia de la planeación del desarrollo urbano para un adecuado funcionamiento de la ciudad.
- Estudiar el nivel de servicio de la red de transporte público en la capital y grado de obsolescencia que padece el transporte urbano.
- Analizar los desafíos y las oportunidades de la administración pública en la operación del transporte urbano con el objeto de garantizar la habitabilidad de la ciudad.
- Proponer alternativas que contribuyan a mitigarla presencia de la crisis urbana en las modalidades de transporte público urbano que más han resentido la aplicación de las políticas de ajuste estructural.

V. Formulación de hipótesis

El crecimiento físico y demográfico de la Ciudad de México ha sido un proceso que mostró su máximo apogeo entre 1940 y 1980 al aumentar en este breve periodo de tiempo un volumen de 5.7 millones de nuevos habitantes.

En contraste, las últimas tres décadas se han caracterizado por una adición de población más discreta, pues poco menos de un millón más de nuevos capitalinos se han adherido a la ciudad en este lapso. Indudablemente toda esta masa de habitantes requiere subsistir y demanda los servicios públicos e infraestructura que solo una gran ciudad les puede ofrecer, de entre los cuales puede recordar el lector los más icónicos como la educación (básica y especializada), salud pública, vialidades, transporte urbano, abastecimiento de agua, recolección de basura, provisión de energía eléctrica, entre muchos otros atributos especializados que caracterizan a las grandes ciudades.

En este sentido, el panorama de la capital mexicana ha tendido a complicarse en las últimas décadas como resultado directo del exorbitante aumento de la población experimentado a mediados del siglo XX, pues la ciudad como fuerza productiva, unidad de organización político-social, sede del poder político y de la concentración del capital, no ha encontrado las condiciones y configuraciones óptimas para poder albergar de forma idónea a sus habitantes.

Dicho escenario se ha venido complicando desde la adopción de las políticas de ajuste estructural y la crisis de 1995, así como con las contracciones económicas posteriores, pues además de las problemáticas propias de una gran concentración de población relacionadas con la producción, distribución, el abasto y disposición de bienes y servicios públicos y privados, se encuentra la crisis urbana como un fenómeno económico-social que tiende a contraponer los intereses económicos contra los intereses sociales, resultando de ello una pugna por la apropiación y valorización de los bienes públicos.

En el caso de la experiencia de la capital mexicana, el proceso de apropiación privada de los servicios generales de la producción -como lo es el transporte público urbano- ha conducido y/o está por conducir a la obsolescencia y paralización del servicio, el cual encierra una vital importancia para la ciudad, pues una crisis de su provisión sin duda perjudicará a todos y cada uno de sus habitantes.

VI. Marco teórico

Urbanización e Hiperurbanización: concepción y características.

El término urbanización se encuentra de forma convencional, íntimamente relacionado con los parámetros poblacionales, es decir se relaciona con el aumento de las concentraciones espaciales de población, a partir de un cierto límite de concentración y densidad de los asentamientos humanos¹. No obstante, también se encuentra relacionado a la difusión de un sistema de actitudes, valores y comportamientos que integran a la cultura urbana (un sistema cultural característico de la sociedad moderna industrial capitalista). (Castells, 2004: 17)

Asimismo, la urbanización corresponde necesariamente con una determinada forma de organización del espacio por parte de la población, un nivel de concentración y desarrollo determinados que la distingue social, funcionalmente y por completa oposición al entorno rural, al concentrar actividades y población específicas de este entorno en un espacio restringido.

Al respecto, la contribución de V. Gordon Childe radica precisamente en estos factores que se encuentran más allá del crecimiento demográfico en la identificación de las primeras aglomeraciones urbanas en la historia. Factores como la existencia del trabajo especializado e improductivo de carácter permanente (es decir de funcionarios públicos, trabajadores de servicios, sacerdotes, entre otros servicios), actividad científica, escritura y números, un sistema tributario que recolecte el excedente de producción, un Estado, la existencia de clases sociales, arquitectura pública monumental, comercio a larga distancia, y una población de talla y densidad suficientes que posibilite las condiciones anteriores. (op cit, 2004: 18-19, 26)

Es pues en la ciudad² donde se encuentra inserto el orden político-jurídico desde sus primeros antecedentes, donde surge la interdependencia con el capitalismo hacia el siglo XIII cuando se visualizan las primeras contradicciones destructivas de la sociedad medieval, y por lo consiguiente en los siglos posteriores, tendrá lugar necesariamente en la ciudad el

¹ En este mismo sentido, Alfredo Pucciarelli critica que el proceso de urbanización es comúnmente apreciado como un proceso predominantemente demográfico, argumentando que intervienen una variedad de aspectos más allá del aumento de la población, en torno a los cuales intervienen los factores de expulsión de áreas rurales y factores de atracción sobre las áreas urbanas. (Pucciarelli, 1984: 1-35)

² Por supuesto, las ciudades han evolucionado en gran escala desde que se conoce el surgimiento de los primeros asentamientos sedentarios y relativamente densos hacia el 3,500 a. de n.e., hasta las modernas ciudades industriales, para lo cual se sugiere consultar a los autores: Singer, Paul. (1998) "Economía Política de la Urbanización Capitalista". Siglo XXI, México. p.p. 7-49 y Dobb, Maurice. (1976) "Estudios sobre el desarrollo del capitalismo". Siglo XXI, España. p.p. 51-105.

surgimiento de la revolución industrial, dando lugar a importantes innovaciones en el modo de producción, pero también en el entorno de la configuración espacial y productiva de la misma ciudad y repercutiendo sin lugar a dudas en las actividades del campo. (Singer, 1998: 7-49)

En el caso de los países altamente industrializados, la urbanización contemporánea tiene como rasgo distintivo, la formación y generalización de áreas metropolitanas, en las cuales existe la difusión de actividades y funciones en el espacio y la dinámica de interdependencia en vista de su contigüidad geográfica. En la región urbana tienen lugar un sinnúmero de actividades con interdependencia jerarquizada, desde primarias (aunque poco significativas), consumo e intercambio, sin embargo, no solo fomentan las distintas actividades al interior de una zona, sino también entre distintas zonas, facilitando el intercambio de personas, bienes e información entre las distintas regiones, superando las barreras espaciales y geográficas mediante el progreso técnico.

Es decir, se habla de un sistema urbano conformado por grandes unidades geográficas (Megalópolis), con una concentración monopólica de capital, con un sistema industrial descentralizado, pero con encadenamientos productivos significativos, estandarización de productos y precios, y donde la comunicación física se realiza por un sistema eficiente de vías rápidas y el abastecimiento de productos se realiza preferentemente en grandes centros comerciales, aunque la población se encuentra segregada en función de su status (dando lugar a distintos tipos de residencia y servicios).

Por el contrario, en las naciones poco industrializadas la urbanización contemporánea se ha caracterizado por un aumento a pasos agigantados de las aglomeraciones por encima de su potencial económico total, es decir una población urbana que supera al nivel de productividad alcanzada, la inexistencia de una relación directa entre el empleo industrial y la urbanización pero sí una asociación entre la producción industrial y el crecimiento urbano, una fuerte desigualdad en la configuración de la red urbana en función de la ciudad principal, aceleración creciente del proceso de urbanización, insuficiencia del empleo y servicios para las masas urbanas y la acumulación de segregación ecológica por clases sociales. (Castells, 1972: 88-113)

De lo anterior destaca con singularidad que el proceso de urbanización no es un acto mecánico o bien que sea posible clasificar como un proceso único y uniforme, sino por el contrario, existen diferencias sensibles entre los países industrializados y los llamados subdesarrollados, donde capta especial atención para efectos del presente análisis, el cuantioso incremento de la población, pero también la insuficiencia de las condiciones indispensables para el desarrollo de la ciudad, siendo estos algunos de los aspectos que definen con claridad al concepto de hiperurbanización.

La hiperurbanización es una problemática que a menudo se identifica en las urbes inmersas en el subdesarrollo, pues en estas ciudades ha existido una importante migración rural-urbana, así como un bajo nivel económico y tecnológico que se asocia con un importante crecimiento demográfico (donde de igual forma incide el mejoramiento de la calidad de vida en el último siglo, y por ende de la esperanza de vida de las nuevas generaciones). En este sentido, es posible apreciar bajo este fenómeno que los niveles de urbanización producidos superan a los que se podrían esperar normalmente dado un nivel de urbanización previo, y constituye un obstáculo al desarrollo en la medida en que inmoviliza recursos e inversiones que pudieran haber sido utilizados de forma productiva al tener que dedicarlos a la organización y provisión de servicios públicos. (Castells, 2004: 49-53)

La Crisis Urbana e importancia de la intervención estatal.

La crisis urbana aparece como una contradicción del desarrollo del capitalismo contemporáneo y del sistema urbano, una situación donde la propia organización productiva de la ciudad contraviene a las necesidades populares de la mayor parte de su población, un fenómeno que dificulta el desarrollo del sistema económico-social y tiende a cuestionar la legitimidad política de las autoridades, un proceso que solo puede ser comprendido en su amplio espectro en la medida en que se estudien las relaciones sociales inmersas en la ciudad. (Castells, M. 1981: 1)

Dicha contradicción fundamental puede ser expresada como una disputa por la apropiación de los servicios públicos colectivos, pues mientras que por una parte los servicios urbanos son requeridos cada vez en mayor medida por el creciente volumen de población para la satisfacción de sus diversas necesidades, estas aspiraciones se contraponen directamente con la obtención de ganancias por parte del capital quien busca captarlas en su mayor margen y

menor tiempo posible, ya que la valorización y retorno de las inversiones en los renglones infraestructurales tienden a ser de montos considerables y poco rentables, con una rotación de capital a largo plazo.

En síntesis, la mejora de equipamientos colectivos para la reproducción de la fuerza de trabajo exigida por la clase trabajadora es negado en la misma medida en que el capital persigue obtener ganancias rápidas, las cuales no puede obtener en forma alguna mediante la inversión en medios de consumo colectivo al ser poco rentables, sin embargo, realizar tal inversión es una cuestión fundamental en el desarrollo de las ciudades y el sostenimiento mismo de sus propias relaciones sociales productivas. (Ídem, 1981: 319-321)

Son precisamente estos elementos a los que hace referencia Castells (en términos generales) en el análisis de la crisis urbana. los que constituyen el binomio de las condiciones y servicios generales de la producción³, los cuales no constituyen un capital propio, perteneciente a una determinada empresa, pero sí constituyen elementos necesarios e imprescindibles para el mantenimiento del circuito productivo, pues la existencia de infraestructura urbana innegablemente es requerida para efectuar los distintos procesos de trabajo y realizar la reproducción ampliada del capital. Dichas condiciones y servicios generales tienen entre sus principales características que son servicios colectivos, es decir que no pueden ser proporcionados de forma individual, requieren un gran volumen de inversión financiera, poseen una baja rentabilidad, y que generalmente son brindados por organismos gubernamentales, aunque ha existido un esfuerzo importante por parte de las políticas de ajuste estructural por contrarrestar esta última cualidad. (Garza, 2013: 125-131)

La crisis urbana se manifiesta objetivamente en la medida en que los intereses sociales predominantes en el espacio urbano no pueden satisfacer las expectativas mínimas del funcionamiento del sistema urbano. Es precisamente por tal motivo que se plantea la importancia de la intervención estatal, ya que ocupa un papel determinante en las políticas urbanas que pueden permitir hacer frente al deterioro urbano de las megaciudades, así como

³ El binomio Condiciones Generales de la Producción y Servicios Generales de la Producción, constituye una categoría indivisible, orgánicamente articulada, conformada por los medios de producción naturales que están orientados por factores geográficos (agua, minerales, hidrocarburos, suelo agrícola y forestal etc.) y construidos (carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, puertos marítimos, refinerías, ductos, centrales termoeléctricas, etc.) así como por los trabajadores destinados a la producción de mercancías o servicios públicos gratuitos e insumos, por lo que son claves para el adecuado funcionamiento de las ciudades. (Garza, 2013: 125-128).

cuestiones referentes a su productividad, de forma que la posición de la administración pública es crucial en la mitigación o intensificación de la crisis urbana. (Soto M., 2018: 12)

Específicamente en las ciudades desarrolladas americanas, a opinión del mismo Manuel Castells, la crisis urbana ha encontrado su máxima expresión “la mayor ciudad del mundo al borde de la quiebra, decenas de millares de viviendas abandonadas cada año en las metrópolis americanas, hospitales que no llegan a funcionar, escuelas que se convierten en campos de batalla de la segregación, barrios enteros incendiados y extensos sectores devastados, bandas... que imponen su ley, violencia..., servicios públicos que casi no sirven, trabajadores públicos que ya no trabajan y policías que provocan motines”. (Castells, M. 1981:13)

Claramente, el escenario descrito previamente es un reflejo de un entorno que no puede satisfacer mínimamente las necesidades de la ciudad vista como un sistema, el reflejo de la contradicción entre la socialización del consumo (a través de más y mejor equipamiento colectivo para la población) y la exigencia del capital de obtener el máximo nivel de rentabilidad posible, dejando que se deterioren los bienes colectivos que no representan ningún interés para el mercado.

Sin embargo, es necesario argumentar que la crisis urbana en Estados Unidos proviene propiamente del modelo de organización urbana, caracterizado por la formación de grandes regiones metropolitanas (como un proceso de concentración de personas y actividades en pocas ciudades de tamaño considerable), dispersión espacial de residencias y actividades económicas y sociales en regiones específicas (localización de acuerdo al estrato social, donde la población más pobre reside en el área central con gran obsolescencia y deterioro mientras que los trabajadores calificados se sitúan en la periferia con mayor confortabilidad) y la fragmentación de las instituciones públicas locales (en condiciones desiguales en todos los sentidos posibles, con dos polos, -totalmente opuestos- que se ignoran mutuamente y alrededor de los cuales se forma una cultura urbana propia, donde a cada polo corresponde una estructura de provisión de servicios públicos en función del estrato social y nivel de ingresos de sus residentes), reproduciendo en forma continua la segregación social -propia de la misma cultura americana-, a través del espacio, con lo que consecuentemente a la expansión de los prolíficos suburbios correspondió una decadencia progresiva de la ciudad central.

En cuanto al papel del Estado, éste fue de suma importancia tanto para el proceso de expansión de los suburbios periféricos al brindar los mecanismos financieros y condiciones necesarias para la expansión física, como por la introducción o supresión de los mecanismos claves para realizar los intereses del capital (tales como la construcción de autopistas a cargo de los contribuyentes para hacer posible la masificación del automóvil o la desaparición de las líneas tranvías, autobuses y ferrocarriles en el mismo sentido, o las reformas y creación de instituciones de crédito hipotecario para posibilitar el auge de la industria y su cuantiosa valorización).

En concreto, la crisis urbana norteamericana ha enfrentado cada vez contradicciones más intensas que terminaron por quebrantar el orden social existente al tener sus raíces en factores más que coyunturales, estructurales, tales como la decadencia de las áreas centrales de las ciudades, la sobreexplotación de la población situada en estas regiones, la pérdida del control social, aumento de la inseguridad pública de la mano con el incremento de la pobreza en las áreas deterioradas que fueron desalojadas y/o derrumbadas por reformas modernizadoras, poniendo en especiales predicamentos a las familias más desprotegidas y una clara represión contra cualquier oposición frente a los designios del capital, de forma que los proyectos que pretendían intervenir el deterioro palpable de las ciudades centrales terminaron por profundizar sus contradicciones e intensificaron los conflictos sociales y por supuesto la deficiencia y decadencia de los servicios públicos urbanos, situaciones que constituyeron el detonante de la situación descrita con antelación. (Ibidem, 1981: 16-46)

Concerniente a las urbes latinoamericanas, la conformación y consolidación de sus ciudades obedece a un orden específico, sumamente distinto de la urbanización americana o europea, pues además de la atracción de población que produce el crecimiento industrial, también obedecen a estos patrones de incremento de la población urbana, las intensas migraciones rural-urbana y provenientes de las pequeñas ciudades.

De esta forma, dentro de estas ciudades es posible identificar una dualidad, una coexistencia articulada entre los centros de negocios ligados a las grandes corporaciones multinacionales, que con el amparo de los regímenes políticos facilitan condiciones de mayor explotación, y por ende de la posibilidad de obtener crecientes ganancias cuyos intereses se sitúan por encima de los intereses sociales de los ciudadanos y se encuentran en poder de los centros de

decisión de estas compañías con estrategias globales, y por otra parte las concentraciones masivas de la clase trabajadora de una sociedad desestructurada.

Así pues, de acuerdo con las viejas leyes del desarrollo capitalista, la expansión de este mismo capital va acompañado de la intensificación de sus contradicciones, profundizando los desequilibrios regionales de los ya de por sí heterogéneos sistemas urbanos latinoamericanos al concentrarse las principales actividades urbanas como el crecimiento industrial y de servicios en unos cuantos polos, lo cual origina emigraciones masivas, cuyas familias se encuentran en situaciones cada vez más complejas, con un mercado inmobiliario que exige ganancias fuera de todas sus posibilidades ya sea que se encuentren económicamente activos o no, y donde el papel del Estado se limita convencionalmente a facilitar la acumulación del capital de los sectores dedicados al equipamiento urbano, o bien tiende a mostrar su debilidad para redistribuir el producto social a favor de las clases trabajadoras (sobre todo en lo que respecta a la vivienda popular experimentados en los casos de Brasil y México). (Ídem, 1981: 107-114)

Por lo tanto, se resume que “al no asumir el capital los costos de la urbanización y al ser excesivos para el nivel de salarios... de la mayoría de los trabajadores, se produce un deterioro masivo de las condiciones colectivas de la vida cotidiana en forma de la llamada urbanización marginal”. (Ibidem, 1981:113)

El papel de la Planeación del Desarrollo Económico y Urbano.

Más allá del intenso debate que puede suscitarse alrededor de la exclusividad de la planificación económica en su sentido más estricto como una actividad propia de los sistemas económicos donde no rige la propiedad privada, en tanto que para el modo de producción capitalista puede hablarse solamente de planeación⁴, lo cierto es que incluso bajo las contradicciones que encierra esta organización social de forma inherente, la planeación constituye un elemento de fundamental importancia para cualquier economía en la actualidad, pues la intervención del Estado en la economía y la organización social son factores indispensables en el acontecer cotidiano.

⁴ Véase: Ceceña, José. (1975). “Introducción a la economía política de la planificación económica nacional”. México, F.C.E. p.p. 10-81

Aunque la planeación cobra importancia en épocas relativamente recientes (a partir especialmente de la crisis de 1929, las tesis del Keynesianismo y con los procesos de reconstrucción de la segunda posguerra), se ha perfilado como la consolidación de un cambio de paradigma que permitió poner en juicio los falsos supuestos neoclásicos del equilibrio económico y la autocorrespondencia de la oferta y demanda. En concreto, se puso en entredicho la viabilidad del Estado pasivo al margen del libre mercado.

Por su parte la corriente realista francesa hacia la primera mitad del siglo XX, sugería poner en marcha un plan económico nacional, ampliando el radio de acción del Estado pero sin lesionar a los empresarios privados, impulsar las empresas mixtas (participación pública y privada), proceder con medidas fiscales, monetarias y de otra naturaleza en un sistema de “planeación flexible” o indicativa con todas las circunstancias y contradicciones que lleva implícitas el capital y las relaciones entre el Estado y empresas privadas.

No obstante, es de suma importancia establecer que la planeación encuentra su justificación en la búsqueda de soluciones a los dilemas del desarrollo, es pues una disciplina que se ocupa de satisfacer del mejor modo posible las necesidades materiales y culturales de la población, y adicionalmente en los países en desarrollo con una planeación incipiente, se persigue también acelerar el crecimiento económico y lograr un sostenimiento de dicho indicador que supere al ritmo del crecimiento demográfico, imprimiéndole un carácter racional y estable al proceso de desarrollo, pues solo mediante la planeación es posible conocer y utilizar de la mejor manera posible los recursos disponibles (naturales, económicos, humanos, etc.), elevar en forma importante la acumulación de capital así como la inversión productiva, racionalizar las técnicas productivas, facilitar los acuerdos internacionales e incluso facilitar el proceso de sustitución de importaciones de las economías. (Aguilar, 1964: 691-701)

No obstante, para cumplir con tales objetivos la planeación del desarrollo económico debe cumplir algunas condiciones específicas:

- A) Contar con planes económicos nacionales de corto y mediano plazo, así como con planes y programas sectoriales que estén correctamente entrelazados.

B) Lograr que en la formulación de los planes participen los genuinos representantes de los sectores mayoritarios de la población, así como los técnicos y funcionarios públicos.

C) Movilizar los recursos humanos y materiales disponibles hacia objetivos bien definidos y que estos sean los más importantes desde el punto de vista del desarrollo económico.

D) Establecer prioridades a fin de evitar la dispersión de los recursos escasos y escalonar las inversiones previstas en el país.

E) Lograr en las primeras etapas de la planeación un grado de centralización que haga posible maximizar los recursos productivos existentes, realizar las transformaciones indispensables, así como resolver las problemáticas que puedan presentarse con los sectores en conflicto con la formulación del plan.

F) Dejar a los organismos centrales la planificación de las decisiones económicas fundamentales como la determinación de la tasa de crecimiento del ingreso nacional, acumulación, precios básicos, consumo etc.

G) Descentralizar la ejecución del plan en el momento en el que se presenten las condiciones que lo permitan.

H) Disponer de organismos adecuados, permanentes y con autoridad y facultades para la formulación, revisión, y coordinación de los planes.

I) Contar con los mecanismos que garanticen el cumplimiento del plan.

J) Asegurar que el sector público actúe en la forma prevista por el plan y coordine sus actividades entre sí con el sector privado.

K) Canalizar la inversión pública hacia inversiones productivas en mayor medida y no sólo a infraestructura y obras de carácter social.

L) Lograr una alta participación del sector público en el ingreso nacional.

M) Disponer de mecanismos que permitan que el sector privado se conduzca conforme a las orientaciones generales establecidas en el plan de desarrollo económico.

N) Lograr el mayor equilibrio posible en el proceso de desarrollo entre la producción y consumo; inversión y consumo; inversión productiva e improductiva; industria y agricultura. (Ídem, 1964: 702-704)

De tal forma, al aplicar este conjunto de conocimientos de la planeación del desarrollo económico al ámbito de las ciudades, -donde reside a escala mundial la absoluta mayoría de la población- puede inferirse que la planeación del desarrollo urbano es un elemento de suma trascendencia en el presente, pues constituye el único camino hacia la búsqueda racional de la satisfacción de las necesidades de cada uno de sus ciudadanos en su más amplio sentido y vertientes.

Planear el desarrollo de la ciudad indudablemente involucra la participación de todos los sectores (privado político y social) y su respectivo consenso, pues en la elaboración y posterior instrumentación de los planes de desarrollo que consideran tanto la disposición y dotación de servicios urbanos como la ocupación del espacio a través de los usos de suelo permitidos, se encuentra de por medio el bienestar de los residentes urbanos, así pues, el planear y organizar a la ciudad en su conjunto es una tarea ardua y de gran competencia, pues en observancia de los procesos de conurbación, metropolización y megalopolización de las principales urbes, se exige cada vez más la conjunción de las unidades político-administrativas en sus distintos niveles, empresas y ciudadanos en la conciliación de sus intereses, inquietudes y aspiraciones que garanticen la continuidad y adecuada operación de las ciudades en cuestión.

VII. Pruebas cuantitativas y cualitativas

Desarrollo urbano de la Ciudad de México 1940-2019.

La primacía de la Ciudad de México en términos económicos, políticos y sociales obedece tradicionalmente a factores históricos que ubican a la capital como principal centro productivo desde varios siglos atrás al haberse constituido como la ubicación del poder político e importante nodo comercial⁵. No obstante, el transcurso del siglo XX marca un punto de especial atención que ha tendido a reforzar la concentración en la capital del país, situando tan solo a la Ciudad de México muy por encima del resto de la economía nacional,⁶ a la par de la transformación rural-urbana del país y la notable fuerza de los flujos de atracción hacia las ciudades, originados en buena parte por el crecimiento de la industria a raíz de la implementación del modelo de Industrialización por Sustitución de importaciones, así pues, la industria se encontraba ya fuertemente ligada a la Ciudad de México a principio de los años cuarenta, dado que es en esta región donde se ha concentrado tradicionalmente la infraestructura y la demanda del mercado. (Bustamante, 2008: 118)

En términos de población, aunque la ciudad experimentó un gran crecimiento de su población al duplicarse el número de habitantes entre 1910 y 1930, surgiendo en las primeras décadas del siglo XX colonias como Guerrero, Santa María, Santa Julia, San Rafael, Cuauhtémoc y Juárez situadas al poniente donde se encontraban establecidos los estratos medio-alto y alto de la población y colonias como Morelos, La Bolsa Rastro y Valle Gómez hogar de las colonias populares, -así como el oriente de la Ciudad-, en todo caso, el crecimiento exponencial de la ciudad surgiría a partir de 1940 y hasta 1980, cuando se observan las primeras tendencias de decrecimiento de la población asentada en la capital del país. (Cervantes, 1988: 6)

⁵ Se conoce que hacia el año 1,000 a. de n.e. se establecieron asentamientos sedentarios como villas y aldeas a las orillas del Lago de Texcoco, donde el modelo agrícola de chinampas tuvo gran importancia. Asimismo, no debe olvidarse el protagonismo de la ciudad icónica del periodo prehispánico: México-Tenochtitlan, la cual es fundada hacia el año 1,325 d. de n.e., y se convertiría en un territorio de especial interés por parte de los colonizadores españoles en los siglos venideros, quienes transformaron por completo la imagen que hasta entonces se tenía de la ciudad asentada sobre el lago. En tanto, ya para el siglo XVIII la ciudad alcanzaba una población de 140,000 habitantes. Posteriormente, en el siglo siguiente factores como la creación por decreto del Distrito Federal en 1824, la venta de numerosos terrenos en la entidad, el desarrollo de sus medios de transporte, así como un desarrollo industrial incipiente durante el Porfiriato, permiten ensanchar los límites físicos de la ciudad, incrementando su población hasta cerca de medio millón de personas en 1910, factores que en conjunto dan cuenta de la especial importancia histórica y social que guarda el centro de México. (INAFED, 2010 y Cervantes, 2016)

⁶ Actualmente la Ciudad de México contribuye con el 17.54% del PIB a nivel nacional, siendo la más productiva, seguida muy por detrás por el Estado de México con el 8.88%, aunque ésta última entidad federativa es la más poblada con 16.18 millones (13.5%) en contraste con la capital, que concentra a 8.91 millones de habitantes (7.5%).

Por su parte, las últimas décadas del moderado crecimiento urbano de la Ciudad de México están marcadas por la terciarización económica y una decadencia de los sectores industriales que en el pasado fungieron como importantes centros productivos. En este sentido, el perfil actual de la capital mexicana se ubica como el establecimiento de los principales centros financieros e instituciones públicas de injerencia nacional, una economía basada en los servicios y por supuesto una intensa sobrepoblación que no logra colocarse eficientemente en los mercados de trabajo, debatiéndose entre el subempleo y el desempleo, y sin poder acceder a los servicios públicos por igual, ni gozar de espacios dignos para su desarrollo.

Como puede apreciarse a continuación en el Cuadro 1 la llamada ciudad central (compuesta por las delegaciones cercanas al Centro Histórico) ha experimentado tendencias un tanto contrastantes, pues únicamente han captado nueva población hasta 1960 en el caso de Benito Juárez, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo, en tanto que Venustiano Carranza logró mantener la tendencia concentradora hasta 1970, mientras que a partir de dicho periodo es posible apreciar una notable expulsión de población.

Sin embargo, tal situación obedece a condiciones sumamente específicas en esas demarcaciones -económica y socialmente- que han orillado a su población a desplazarse del centro a la periferia de la ciudad, o bien al conjunto de la zona metropolitana durante la segunda mitad del siglo XX, e incluso se ha producido un desplazamiento fuera del territorio nacional, aunque independientemente de su destino, los movimientos de población han sido motivados ciertamente por la búsqueda de una mejor calidad de vida o de la simple subsistencia de incontables familias.

No obstante, en el resto de las demarcaciones del primer y segundo contorno, así como Milpa Alta que se ubica en el tercer contorno, sí es posible apreciar el continuo proceso de poblamiento entre 1930 y 1980, experimentando a nivel agregado un crecimiento que oscila entre el 28 y 60%, así como un notable incremento poblacional durante la década de los años cuarenta, que corresponde necesariamente con el impulso del sector industrial y su efecto de atracción -como fuente de trabajo primordialmente- sobre la población.

CUADRO 1. POBLACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO POR DELEGACIÓN 1930-2015. *

Alcaldía / Delegación	Población 1930	Población 1940	Población 1950	Población 1960	Población 1970	Población 1980	Población 1990	Población 2000	Población 2010	Población 2015
CIUDAD CENTRAL										
Benito Juárez			356,923	527,015	605,962	544,882	407,811	360,478	327,643	417,416
Cuauhtémoc			1,053,722	1,072,530	927,242	814,983	595,960	516,255	465,521	532,553
Miguel Hidalgo			458,868	650,497	648,236	543,062	406,868	352,640	355,940	364,439
Venustiano Carranza			369,282	572,091	721,529	692,896	519,628	462,806	430,389	427,263
1° CONTORNO										
Azcapotzalco	40,098	63,000	187,864	370,724	534,554	601,524	474,688	441,008	386,510	400,161
Coyoacán	24,266	35,248	70,005	169,811	339,446	597,129	640,066	640,423	584,701	608,479
Gustavo A. Madero		41,567	204,833	579,180	1,186,107	1,513,360	1,268,068	1,235,542	1,161,453	1,164,477
Iztacalco	9,261	11,212	33,945	198,904	477,331	570,377	448,322	411,321	405,630	390,348
Iztapalapa	21,917	25,393	76,021	254,355	522,095	1,262,354	1,490,499	1,773,343	1,945,806	1,827,868
Álvaro Obregón	22,518	32,313	93,176	220,011	456,709	639,213	642,753	687,020	698,815	749,982
Cuajimalpa de Morelos	5,406	6,025	9,676	19,199	36,200	91,200	119,669	151,222	182,455	199,224
2° CONTORNO										
La Magdalena Contreras	9,933	13,159	21,955	40,724	75,429	173,105	195,041	222,050	226,358	243,886
Tláhuac	11,780	13,843	19,511	29,880	62,419	146,923	206,700	310,139	394,516	361,593
Tlalpan	15,009	19,249	32,767	61,195	130,719	368,974	484,866	581,781	697,897	677,104
Xochimilco	27,712	33,313	47,082	70,381	116,493	217,481	271,151	359,694	433,975	415,933
3° CONTORNO										
Milpa Alta	12,608	14,786	18,212	24,739	33,694	53,616	63,654	99,517	101,063	137,927
Ciudad de México	200,508	309,108	3,053,842	4,861,236	6,874,165	8,831,079	8,235,744	8,605,239	8,798,672	8,918,653
Tasa de crecimiento		54.16%	887.95%	59.18%	41.40%	28.46%	-6.74%	4.48%	2.25%	1.36%

*Para consulta de población urbana y rural dentro de la Ciudad, véase directamente el Censo de Población 1960 que contiene dicha información. Fuente: Elaboración propia con base en Censos de Población de 1960 a 2010 e intercensal 2015. Los contornos se encuentran dispuestos con base en la teoría de los anillos concéntricos.

En este sentido, es posible hacer referencia a la hiperurbanización dadas las altas tasas de crecimiento poblacional suscitadas en el transcurso del siglo XX, exhibiendo una ocupación del espacio cada vez más distante con respecto a la ciudad central cuyos asentamientos y servicios urbanos se encontraban ya bien consolidados, así como también es palpable una inversión estratosférica en servicios y equipamiento urbano -condiciones generales de la producción- a nivel agregado. De acuerdo con estimaciones de Gustavo Garza Villarreal la inversión en estos renglones asciende hasta los \$1,200,812 millones de pesos a precios de 2008 “distribuidos en: 1) red vial: 51.7%, 2) Metro y Metrobús 14.4%, 3) generación y transmisión eléctrica 9.8%, 4) sistema hidráulico 8.9%, 5) infraestructura de hidrocarburos 8.2% y 6) andamiaje telemático 7.0%.” (Garza, 2015: 19-20)

De tal forma, al ubicarse en zonas distantes con respecto a la ciudad central, han surgido nuevos problemas de movilidad, de provisión de servicios públicos urbanos; la simple satisfacción de las necesidades en general han constituido todo un reto a vencer para la vida cotidiana de las colonias populares, pues un sector mayoritario de las generaciones actuales de capitalinos se encuentran ubicados en zonas ya sea de difícil acceso, en situación de propiedad irregular -al momento de la edificación de la vivienda hecha por sus antecesores-, en zonas que constituyen un riesgo a su integridad, o bien en terrenos idóneos para la urbanización pero sumamente lejanos de los beneficios inmediatos de la gran ciudad, establecidos en gran parte de todos estos casos sin los servicios públicos más elementales durante la etapa incipiente de formación de los nuevos asentamientos periféricos.

En fin, ciertamente ni los migrantes provenientes del interior de la república que han radicado durante las últimas décadas en la región, ni las generaciones venideras durante la década de los ochenta y noventa han podido encontrar en el sector público una planeación eficiente del desarrollo urbano que permitiera facilitar los asentamientos en ubicaciones idóneas y posibilitar el acceso en gran escala a la vivienda colectiva digna⁷ o bien restringir las concentraciones de población en aquellas ubicaciones que por su topografía, morfología y lejanas distancias constituyen un claro riesgo para su integridad e incrementan las

⁷ Aunque durante los años sesenta fueron construidos importantes complejos unifamiliares y multifamiliares en respuesta a la demanda popular de vivienda entre 1948 y 1964, las poco más de 42,266 viviendas populares construidas (Ibid., 1988: 11) son apenas una acción incipiente frente al extenso predicamento que significa la provisión de vivienda adecuada para los ciudadanos.

problemáticas urbanas más apremiantes, como lo pueden ser la provisión de agua potable, disposición de residuos sólidos urbanos, establecimiento de centros de abasto de mercancías de consumo general, o bien la provisión del servicio de transporte colectivo urbano, siendo éste último caso el más claro reflejo de la crisis urbana que permite identificar las problemáticas estructurales de este servicio y las competencias de la planeación del desarrollo necesarias para poder afrontar una de las múltiples problemáticas de una megaciudad que se ve continuamente amenazada en su continuidad y cotidianidad por “servicios públicos que casi no sirven”.

El desarrollo del servicio de transporte público urbano en la Ciudad de México 1981-2000 y la conformación de la crisis urbana⁸

La ciudad de México es sin duda una de las urbes con la mayor diversidad en modos de transporte que pueden encontrarse, la cobertura a nivel estatal es prácticamente total, pues en la práctica cualquier vía primaria o secundaria de acceso no restringido cuenta con algún modo de transporte, ya sea cubierto por alguna de las 12 líneas del Sistema de Transporte Colectivo Metro, los poco más de 90 derroteros de la Red de Transporte Público, las 7 líneas de Metrobús, alguna de las 7 rutas de trolebús⁹ de acceso libre, Tren Ligero, o bien a alguna de las cientos de rutas concesionadas de microbuses, autobuses y vagonetas, así como las líneas de corredores viales que recorren las calles de la capital diariamente en todas y cada una de sus alcaldías y direcciones imaginables, siendo estos últimos dos modos de transporte, a menudo, la única alternativa real para millones de capitalinos y mexiquenses que requieren realizar diariamente viajes metropolitanos y así satisfacer cada una de sus necesidades¹⁰.

Es precisamente esta diversidad de modos de transporte con diferentes niveles de operación, calidad e infraestructura y un pasado no tan remoto caracterizado por una adecuada complementariedad e integración modal, los factores que obligan a considerar el estudio de

⁸ El análisis abordado incluye solamente a los transportes colectivos con cobertura estatal, por lo que se excluyeron los modos de transporte con destinos metropolitanos tales como el Ferrocarril Suburbano, Mexicable, Mexibús y líneas de autobuses cuyo derrotero se encuentra en su mayor parte fuera de la Ciudad de México, así como también se omitió el análisis del servicio de taxi al constituirse en estricto sentido como transporte público individual de pasajeros.

⁹ La octava línea de la red de trolebuses (CP – Circuito Politécnico) no se contabilizó ya que desde abril de año 2019 se reservó exclusivamente para estudiantes del campus Zacatenco, quienes deben exhibir su credencial vigente a operadores del organismo y autoridades de la SSP antes de poder abordar las unidades en todo el horario de operación de la línea, además de que en este caso sólo se brida el servicio en días hábiles. (Visita realizada personalmente del 7 al 11 de octubre del presente año).

¹⁰ Dado que el presente estudio delimita su zona de estudio específicamente a la Ciudad de México, no se contempla el análisis a escala metropolitana, no obstante, es necesario mencionar su gran trascendencia.

este importante servicio público, fundamental para el desarrollo económico y social de la capital mexicana.

Como antecedente inmediato¹¹, es indispensable mencionar la articulación de los modos de transporte existente hacia la segunda mitad de los años ochenta, pues la política pública de transporte en la capital mexicana se centró en el impulso de la articulación, ampliación y estructuración de los modos de transporte de propiedad pública absoluta, es decir, del STC Metro, Trolebús, Tren Ligero y Ruta 100 (autobús urbano y de cobertura metropolitana), unidos no solamente por la infraestructura de los Centros de Transferencia Modal de las estaciones del STC que facilitaba su intercambio, sino también en algunos casos por operar con misma tarifa, aunque indiscutiblemente el elemento central lo constituye el efecto del abono de transporte, el cuál permitía abordar de forma ilimitada por un periodo quincenal las modalidades de transporte urbano ya mencionadas. (Ibid., 2018)

En este sentido, es posible mencionar que durante la segunda década de los años ochenta del siglo XX, tanto el servicio de autobús como el de trolebús concentraban una porción mayoritaria de la demanda, la cual estaba directamente influenciada por los grandes flujos de viajeros que transportaba el Metro, el cual aún no completaba su proceso de expansión, pues entre 1986 y 1999 serían construidas 4 líneas en su totalidad (9, A, 8 y B sucesivamente, en tanto que la décima segunda línea de este sistema se pondría en servicio hasta 2012).

¹¹ Para consultar a profundidad los antecedentes del transporte público urbano en la capital y a nivel metropolitano, se sugiere consultar la investigación titulada “El transporte urbano en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y la Crisis Urbana (1995-2016)”, autoría de quien suscribe el presente artículo y donde se abordan minuciosamente los antecedentes de cada modalidad de transporte que opera en la ZMCM.

**CUADRO 2. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO Y
DISTRIBUCIÓN MODAL EN LA ZMCM, 1987. ***

Modo de transporte (CDMX)	Unidades	Participación modal
STC Metro	2,269	23.22%
Ruta 100	6,848	36.14%
STE (Trolebús)	692	3.91%
Microbús y vagoneta	47,000	31.48%

* Para calcular la participación modal se consideraron los viajes totales durante 1987 y no los tramos de viaje realizados por los usuarios por lo que el resultado de la sumatoria es del 100%. El 5.25% restante corresponde a los viajes captados por las 50,000 unidades de taxi que operaban en la Ciudad. Fuente: Soto M. (2018). “El transporte urbano en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y la Crisis Urbana (1995-2016)”, UNAM, México. p.204. Elaborado con base en D.D.F. (1988) “Anuario de vialidad y transporte del D.F.”

Asimismo, durante la década de los ochenta mediante el proceso de municipalización¹² se revirtieron las malas prácticas por parte de los permisionarios del transporte urbano hacia la clase trabajadora, se reorganizaron y racionalizaron los recorridos de las unidades, además de un proceso masivo de renovación de unidades a cargo tanto de Ruta 100 como del Servicio de Transportes Eléctricos respectivamente entre 1981 y 1985, lo cual incidió favorablemente en el fortalecimiento y considerable aumento del transporte de superficie, mejorando su cobertura, disminuyendo sus frecuencias de paso y transformando la abierta percepción negativa del servicio público de autotransporte durante este periodo. (Ibid., 2018: 200-203)

Por su parte, la década de los años noventa se encuentra caracterizada por un claro retroceso en las políticas instrumentadas en la década anterior con respecto al transporte de superficie, el cual es el absoluto concentrador de la demanda en la capital, pues paulatinamente fue reduciéndose el flujo de subsidios enfocado hacia el organismo Ruta 100, lo cual disminuyó la operación de sus unidades, compactó su estructura orgánica y operativa que culminó hasta su desaparición y desmantelamiento en 1995, al mismo tiempo que Transportes Eléctricos cesó la renovación de su flota entre 1990 y 1997, lo cual complicó su operación y

¹² Este proceso hace referencia a la revocación de concesiones efectuadas a particulares para la operación del servicio de autobuses en la capital el 25 de septiembre de 1981, medida con la cual todos los trabajadores de este servicio público pasaron a depender del D.D.F., siendo la única directriz con la cual se ha logrado planificar efectivamente el transporte urbano en la Ciudad de México hasta el presente. Este proceso de revocación nunca contempló el servicio de taxis colectivos, el cual siguió en constante crecimiento a la par de Ruta 100.

mantenimiento de las unidades que aún se mantenían en servicio a pesar de su gran antigüedad.

Por el contrario, los agentes favorecidos con el cambio de política en esta década resultaron ser en cierta forma el STC Metro con el necesario aumento de su red de servicio durante los noventa, y en menor grado la reestructuración del servicio del Tren Ligero del STE al entrar en servicio nuevos trenes en 1990.

Aunque sin lugar a duda alguna en este periodo las políticas de transporte en la capital se orientaron a potenciar el crecimiento desmedido de los taxis colectivos,¹³ al autorizarse masivamente su circulación y construcción para el mercado mexicano entre 1989 y 1993, con lo cual hacia finales de ese año se encontraban en operación hasta 30,000 microbuses y 16 mil vagonetas, aunque tal determinación de impulsar la prestación del transporte urbano a cargo de particulares que paralelamente fueron supliendo la oferta pública, representó un alto costo social, dado el gran número de accidentes fatales acontecidos a raíz de su implementación¹⁴ y la imposibilidad de incidir en la planeación del transporte urbano. (Núñez, 1994 y Legorreta, 1994)

En síntesis, hacia el final de la década de los años noventa, con el proceso de desestructuración y liquidación de patrimonio público de Ruta 100 a la par de la masificación del transporte concesionado de baja capacidad como lo son los microbuses y vagonetas que integran la gran mayoría de la oferta de este modo de transporte, y un relativo abandono del trolebús, la distribución modal e inventario del transporte urbano capitalino se encuentra dispuesto de la siguiente forma:

¹³ Los taxis colectivos comenzaron a prestar sus servicios hacia 1968 con automóviles de alquiler, aunque para los años noventa ya se encuentran conformados por vagonetas y unidades tipo microbús que operan con derroteros fijos y tarifas escalonadas, aunque también es preciso incluir a los autobuses concesionados que operan bajo este mismo esquema y en las mismas asociaciones civiles que las demás unidades, aunque en este último caso se autoriza su circulación a partir de 1996.

¹⁴ Véase Esquinca, Vianey. (1993) "El autotransporte en crisis". Diario Reforma, 14 de diciembre de 1993. México. P. 5B

**CUADRO 3. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO Y
DISTRIBUCIÓN MODAL EN LA ZMCM, 2000.**

Modo de transporte (CDMX)	Unidades	Participación modal
STC Metro	*201 trenes / 11 líneas	18 %
Red de Transporte de Pasajeros (ex R-100)	*668 autobuses / 100 rutas	2 %
STE (Trolebús)	*275 trolebuses / 16 líneas	1 %
Autobús, Microbús y Vagoneta	29,456 unidades / 1,070 derroteros	74 %

* Se contemplan únicamente las unidades en operación en día laborable. El 5% restante corresponde a los viajes captados por los 102,110 taxis de la Ciudad de México. Fuente: G.D.F. (2001) "Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México 2000". México. p.p. 22-56

De tal forma, la configuración de la red de transporte urbana de la capital hacia fines de siglo apunta claramente hacia las manifestaciones más susceptibles de la crisis urbana, tal como lo son: la obsolescencia y deterioro de los servicios públicos urbanos, ya sea al liquidar el equipamiento colectivo, o al no sustituir las unidades obsoletas, como en el caso de las unidades de Ruta 100, cuya antigüedad hacia el 2000 era de hasta 20 años de servicio en algunos casos, mientras que en el caso del transporte eléctrico las unidades más antiguas tenían ya poco más de 3 décadas en operación; la paralización de los servicios públicos urbanos es otro factor que delata la presencia de la crisis urbana, pues tal como ha acontecido en el periodo 1995-2000, se cancelaron decenas de derroteros de estas dos modalidades de transporte a partir de su abandono por parte del sector público; asimismo, influye el fracaso de los planes de urbanismo dado el contexto ya desarrollado con anterioridad y que contraviene claramente a los planes maestros de movilidad formulados en 1996 y 1997; y por último, la pugna por la apropiación de este servicio público urbano donde el capital ha ido ganando terreno en forma sucesiva y progresiva en perjuicio de los habitantes de la metrópoli del centro del país, situación que se ha agravado en el transcurso del presente siglo.

El transporte público urbano de la Ciudad de México en la actualidad: tendencias de la crisis urbana

En la actualidad es posible distinguir con facilidad los dos grandes grupos que componen el transporte público capitalino con relación a la crisis urbana, encontrando por una parte a los modos de transporte que se han visto afectados y/o rezagados en su operación, tales como lo

son los servicios públicos proporcionados por organismos descentralizados compuestos por el STC Metro (ferrocarril urbano), STECDMX (trolebús y tren ligero), y RTPCDMX (autobús urbano), en tanto que las modalidades de transporte concesionadas -parcial y/o totalmente- han resultado ser los absolutos beneficiarios de las políticas de movilidad impulsadas durante las últimas dos décadas, tales como lo son el Sistema Metrobús (autobús articulado de transporte masivo con carriles exclusivos que opera con la regulación de un organismo descentralizado), Corredores Viales (autobuses concesionados de mediana y baja capacidad, con circulación preferencial en ejes viales y que cuentan con paradas establecidas), autobuses convencionales con itinerario y puntos de ascenso y descenso establecidos (conformados en empresas plenamente constituidas entre 1996 y 1999, cuya configuración se limita solamente a algunas cuantas empresas pero que no constituyen una nueva modalidad de transporte público en especial) y los taxis colectivos conformados en estricto sentido por las decenas de miles de microbuses, vagonetas y autobuses agrupados en más de 100 asociaciones civiles que operan en itinerarios fijos pero sin paradas establecidas, y que conforman el grueso de la oferta actual.¹⁵

Modalidades de transporte público de los organismos descentralizados (agentes afectados)

Los organismos de transporte público han experimentado comportamientos muy diversos en función del nivel de importancia que ocupan dentro de los patrones de movilidad de los capitalinos, no obstante, en casi todos los casos es posible apreciar una situación de deterioro o estancamiento en el mejor de los casos, pues en general puede afirmarse que en términos reales y proporcionales, hay menos unidades y convoyes transportando a un volumen creciente de usuarios, especialmente en lo que se refiere al trolebús, tren ligero y en menor medida al STC Metro, el cual por cierto enfrenta una situación contrastante, pues mientras que las tres líneas primarias del sistema enfrentan una enorme saturación que dificulta en gran medida el traslado de los usuarios en horarios de máxima afluencia, en tanto las líneas 4, 5 y 6 se encuentran en condición de subutilización, pues su máximo potencial no puede ser aprovechado con su trazo de servicio actual, situación que pone en evidencia que las

¹⁵ Las afirmaciones referidas, así como el contexto en el que se desarrolla el transporte urbano de la capital, son producto de la investigación de tesis, y su consecuente actualización para el año 2019.

políticas de impulso a este medio de transporte masivo han permanecido inconclusas desde su última actualización.

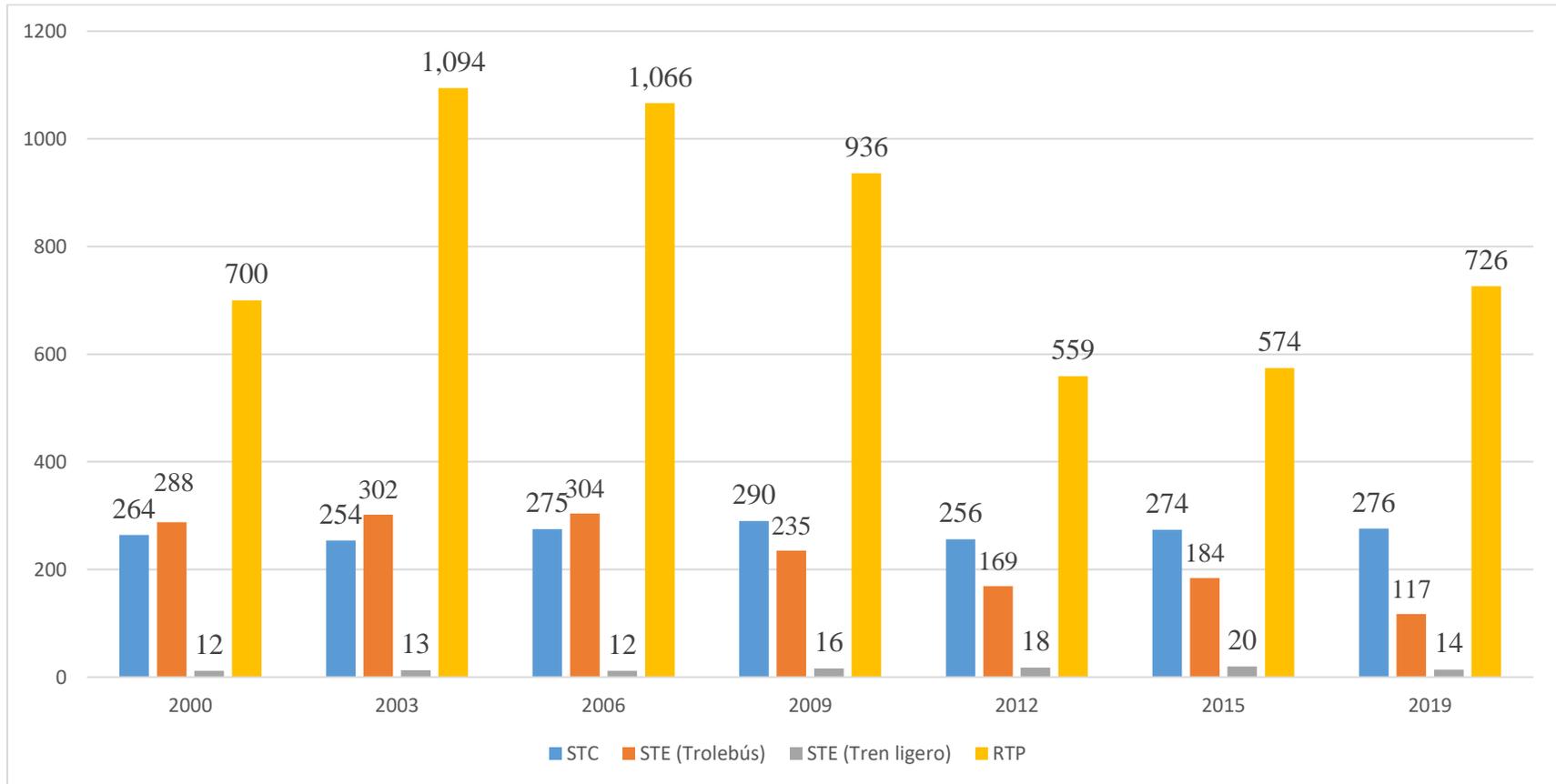
En tanto que si bien es cierto que el servicio de autobuses de RTP ha registrado un ligero incremento en los últimos 3 años en sus parámetros operativos más importantes, por supuesto la situación en cuestión no puede ser comparable en lo absoluto con respecto a los aforos y unidades en servicio durante el periodo de operación de Ruta 100, pues la RTP apenas representa un 6% de la demanda captada y un 13% de la oferta que logró captar en su momento Ruta 100 hacia 1986 en la época de su mayor auge, no obstante en el caso de la RTP, durante la actual administración los programas de sustitución vehicular ya han permitido sustituir 70 unidades en el transcurso del presente año y otras 130 serán entregadas próximamente a finales del mismo 2019, aunque pese a ello aún es posible observar en circulación unidades con una antigüedad máxima de hasta 18 años. (RTPCDMX: 2019)

**CUADRO 4. VOLUMEN MENSUAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS DE
LOS ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS DE LA CDMX, 2000-2019. ***
(cifras expresadas en millones de pasajeros)

Organismo	2000	2003	2006	2009	2012	2015	2019
STC Metro	122	128	126	128	145	140	131
STE (Trolebús)	7.5	5.6	6.0	4.9	5.7	6.2	3.5
STE (Tren ligero)	1.6	1.5	2.1	2.4	3.1	3.2	2.3
RTP (autobús)	11.7	18.5	18.2	14.9	11.6	8.6	13.5

*En el caso del Tren ligero y Metro, las cifras corresponden a convoyes en operación en día hábil laborable. Los datos exhibidos corresponden al mes de octubre de cada año por ser un mes con demanda estable, salvo en el caso de 2019, siendo los últimos datos disponibles preliminares y con suficiente respaldo, correspondientes a los meses de junio y julio.
Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2019). “Transporte urbano de pasajeros” Obtenido de: <https://www.inegi.org.mx/programas/transporteurbano/default.html#Tabulados>. Consultado: 05/10/2019

GRÁFICA 1. UNIDADES EN SERVICIO DE LOS ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS DE LA CDMX, 2000-2019. *



*En el caso del Tren ligero y Metro, las cifras corresponden a convoyes en operación en día hábil laborable. Los datos exhibidos corresponden al mes de octubre de cada año por ser un mes con demanda estable, salvo en el caso de 2019, siendo los últimos datos disponibles preliminares y con suficiente respaldo, correspondientes a los meses de junio y julio. Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2019). “Transporte urbano de pasajeros” Obtenido de: <https://www.inegi.org.mx/programas/transporteurbano/default.html#Tabulados>. Consultado: 05/10/2019

Sin embargo el principal agente afectado ha sido el STE al sufrir sus dos servicios de gran obsolescencia, lo cual ha repercutido en una importante disminución de su oferta y demanda, convirtiéndose en una debilidad crónica del sistema de transporte a causa de su progresivo abandono.¹⁶ Asimismo, tanto el STE como el STC han resultado sumamente afectados al no implementarse las líneas de servicio programadas en el Plan Maestro del Metro y Tren Ligero de 1996 y en el Plan Maestro de Trolebuses de 1997,¹⁷ en cuyo escenario podría advertirse una situación completamente distinta a la que padecen hoy los habitantes de la Ciudad de México, donde puede resaltarse que el acceso a un transporte confortable, de cobertura amplia, rápido y económico sigue siendo una cuestión sin resolver por parte de la administración pública, la cual aunque ha contemplado recientemente programas de sustitución vehicular, en todos los casos reportan avances distantes dada la dificultad inherente de sustituir en el corto plazo la infraestructura.

No obstante, son estos modos de transporte que pueden distinguirse como los principales prestadores de servicio afectados por las directrices de políticas de movilidad implementadas en las últimas dos décadas, los que han ofrecido tradicionalmente sus servicios con unidades de alta capacidad e infraestructura medianamente adecuada en términos de comodidad, calidad y rapidez para la movilidad de los capitalinos, así como también se han distinguido por operar con tarifas sociales, las cuales suelen ser entre un 10% y hasta 500% menores con respecto a las tarifas mínimas del servicio de transporte concesionado.

¹⁶ La actual administración (2018-2024) ha emprendido un programa de compra de trolebuses que se perfila como el más importante desde 1981, aunque las primeras 63 unidades -cuyo plazo está previsto para los últimos meses de 2019- aún no han sido totalmente entregadas al organismo, por lo que no es factible aún poder evaluar los primeros resultados de este programa. Por otra parte, cabe mencionar que no se ha logrado incrementar en forma sostenida el parque vehicular de los trolebuses ya existentes, pues los registros obtenidos a través de INEGI indican que dicho parámetro ha descendido de 130 a 117 unidades en operación durante el presente año.

¹⁷ Los planes referidos contemplaban un escenario donde se sugería la construcción de al menos 10 líneas de tren ligero (algunas de cobertura metropolitana), catorce líneas funcionales de Metro (además de extensiones en las líneas 4, 5 y 6 hacia el vecino Estado de México), y 32 propuestas de líneas de trolebús, además de las 15 existentes en 1996. (ICA, 1996 y 1997).

CUADRO 5. TARIFA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CDMX, 2019.

TARIFA (SERVICIO NO CONCESIONADO)	% SALARIO MÍNIMO (2019)	TARIFA (SERVICIO CONCESIONADO)	% SALARIO MÍNIMO (2019)
STC Metro: \$5	4.86%	Microbús y vagoneta: \$5(+)	+4.86%
STE Trolebús: \$2 y \$4 STE Tren ligero: \$3	1.94% y 3.89% 2.92%	Autobús concesionado: \$6(+) Corredor Vial: \$6.5 y \$10	+5.84% 6.33% y 9.73%
RTP Ordinario y Atenea: \$2 RTP Express y Ecob: \$4y\$5	1.94% 3.89% y 4.86%	Metrobús: \$6	5.84%

(+) La tarifa inicial incrementa conforme al kilometraje recorrido por el usuario.

Fuente: Elaboración propia con base en la información de la Secretaría de Movilidad y los sistemas de transporte respectivos.

FIGURA 1. SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO NO CONCESIONADO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

STECDMX (Trolebús Mod. 1997)



STECDMX (Tren Ligero Mod. 1995)



RTPCDMX (Autobús urbano, Mod. 2009 y 2019)



STC Metro (Ferrocarril urbano M. 1983)

Fuente: Todas las imágenes aquí exhibidas fueron tomadas por el autor durante octubre de 2019, por lo que constituyen parte de su acervo personal de investigación.

Modalidades de transporte público concesionado de la Ciudad de México.

El transporte concesionado de la capital ciertamente ha experimentado importantes transformaciones durante el transcurso del siglo XXI, pues se han puesto en operación alternativas de particular interés como el Sistema Metrobús¹⁸ y corredores viales concesionados a partir de 2009, así como también es cierto que se ha incrementado la capacidad de movilización de las asociaciones civiles, es decir, de las rutas de transporte concesionado convencionales, sin embargo este proceso de sustitución del parque vehicular ha sido sumamente lento y con resultados poco alentadores, pues aún es posible identificar en la capital unidades de entre 26 y hasta más de 30 años de antigüedad circulando en las zonas periféricas y limítrofes con el Estado de México.

En cuanto a los sistemas de más reciente creación, es posible destacar algunas ventajas que han permitido su impulso durante el transcurso de la última década, pues en el caso de Metrobús el sistema BRT ha incrementado su cobertura hasta contar con 7 líneas, con unidades de transporte masivo y tecnología anticontaminante en todas ellas, además de una antigüedad de las unidades que ronda los 14 años en el caso del primer corredor -cuyo periodo de circulación se encuentra a punto de culminar-, en tanto el resto del parque vehicular aún no supera los 10 años de circulación. De igual forma destaca la integración tarifaria entre sus líneas, la circulación por carriles exclusivos para su circulación y corredores de gran extensión, conectados entre sí con al menos 1 línea más del mismo sistema en todos sus casos, por lo cual ha logrado posicionarse como uno de los modos de transporte más importantes en el presente inmediato.

No obstante, el sistema adolece de factores que pueden llegar a ser críticos al grado de comprometer su operación y continuidad, entre los cuales destacan la sobresaturación de las unidades así como de sus estaciones en horarios de máxima afluencia, la obsolescencia prematura de los propios vehículos a consecuencia de su sobreexplotación que en no más de

¹⁸ En estricto sentido el caso de Metrobús constituye una asociación público-privada, este proyecto fue concretado hacia junio de 2005 con el objeto de reordenar y modernizar el transporte de superficie de la ciudad, en esta modalidad de transporte público intervienen tres agentes: a) el organismo público descentralizado Metrobús cuyas funciones se enfocan únicamente en planear, administrar y controlar el sistema, b) las empresas concesionarias (y el organismo descentralizado RTP, aunque con una participación poco significativa del 6.4% sobre el total) conformadas por sociedades mercantiles plenamente constituidas, quienes participan con la prestación directa del servicio hacia los usuarios, acatando las disposiciones del órgano Metrobús, y c) las empresas recaudadoras autorizadas por Metrobús para realizar el cobro de la tarifa correspondiente. (Ibid., 2018: 260-261). En este sentido, ya que el servicio es directamente brindado en su mayoría por los exconcesionarios de taxis colectivos, se juzgó pertinente catalogar su inclusión dentro de esta categoría.

una ocasión han producido incendios durante las corridas,¹⁹ poniendo en riesgo la integridad física de sus usuarios, además de la configuración física propia de este sistema que le ha impedido reducir los tiempos de traslado para los usuarios que realizan diariamente entre el 60 y 100% de su recorrido, y una situación sumamente diversa de los concesionarios operadores de los autobuses que los sitúa entre la insolvencia financiera y el incumplimiento de los servicios asignados por el Sistema Metrobús especialmente en aquellas empresas que tienen un volumen de participación reducido en este modo de transporte.

Además, la implantación de las líneas de Metrobús ha ido desplazando paulatinamente al trolebús y autobús no concesionado, reduciendo sus derroteros y por ende incrementando la tarifa y reduciendo los subsidios que brindan estos dos transportes a los grupos vulnerables. (Ibid., 2018: 260-266)

En tanto, los cerca de 21 corredores viales impulsados desde 2009 y hasta 2018 se han enfocado en establecer el servicio de itinerario fijo con ascensos y descensos establecidos con unidades más modernas y de mayor capacidad en algunos casos, así como simplificar el método de cobro, al realizarse sólo el cobro exacto de la tarifa fija con alcancías recaudadoras -y lectores de tarjetas de débito y crédito en el algunos corredores cuya tarifa asciende a \$10- lo cual ha permitido mejorar sustancialmente la imagen del transporte concesionado, no obstante, la modernización de estos corredores no ha sido homogénea, de forma que existen unidades de alta (100 pasajeros), mediana (± 70 pasajeros), baja capacidad (-50 pasajeros) e incluso vagonetas²⁰ (15 pasajeros) brindando servicio en estos derroteros.

En su gran mayoría, los automotores en cuestión incumplen con la normatividad vigente en cuanto a las características de las unidades al poseer un diseño suburbano, incompatible a todas luces con una ciudad de grandes dimensiones y demanda de transporte como lo es la capital mexicana e incluso la capacitación a sus operadores sigue siendo una asignatura pendiente, pues se conoce que algunas de las empresas operadoras aún subsisten con esquemas de administración arcaicos y sus operadores han causado en al menos 6 ocasiones

¹⁹ Véase Redacción El Universal (2019) “Fuego consume una unidad de Metrobús en Iztacalco”. Diario el Universal, México. 26/03/2019, Dorantes, Rodolfo. (2019) “Bomberos sofocan incendio de Metrobús en Eje 4 sur” Diario Excelsior, México. 23/01/2019 y Redacción Proceso (2018). “Unidad del Metrobús se incendia en la Roma; no hay personas lesionadas”. Semanario Proceso, México. 15/07/2018.

²⁰ La empresa Enlaces Suburbanos Aragón implementó la circulación de vagonetas a mediados del 2019 en uno de sus derroteros, dichas unidades que sustituyeron a algunos de los autobuses de baja capacidad con las que se venía brindando el servicio desde la constitución de la empresa en 2017 en el ramal M. 18 de Marzo-Pradera, tal determinación puede obedecer principalmente a la baja demanda del corredor (eje 4 norte).

accidentes fatales que han derivado en la pérdida de una o más vidas en cada percance vial, ameritando una suspensión del servicio de 15 días, durante los cuales los autobuses no concesionados de la Red de Transporte de Pasajeros han brindado el servicio sin incidentes negativos destacables. (Ídem, 274-278)

Por último, con respecto a las vagonetas, microbuses y autobuses que continúan operando en estricto sentido bajo la modalidad de taxi colectivo con itinerario fijo pero sin paradas establecidas, ya desde el año 2000 se perfilaba como una modalidad de transporte obsoleto -al menos en el caso de microbuses y vagonetas- pues más del 95% del parque vehicular había rebasado su vida útil, no obstante en una porción significativa de los casos, la omisión a esta advertencia ha sido una constante pese a los programas de sustitución de cada administración política, pues aunque buena parte de estas unidades han desaparecido de las calles de la ciudad, aún es posible apreciar millares de estas antiguas e inseguras unidades en circulación, mismas que debieron concluir en su totalidad su ciclo de vida útil antes del nuevo milenio. (González, 2001).

Se conoce que únicamente las rutas con mayor volumen de participación en la oferta del autotransporte como lo son la ruta 1,2,3,4, 14 y 18 -que en conjunto concentran más del 30% del parque vehicular total- se han inclinado por la sustitución de sus microbuses y vagonetas, por autobuses de mayor capacidad durante las últimas dos décadas, no obstante tal hecho no ha implicado una mejora en las condiciones del servicio concesionado, pues en la cotidianidad de la ciudad, este modo de transporte sigue caracterizado por largas jornadas de trabajo de sus operadores y condiciones laborales sumamente precarias que sólo han beneficiado a los titulares de las concesiones, mal trato hacia los usuarios quienes también deben pagar tarifas elevadas, unidades altamente contaminantes, con modificaciones estridentes y no autorizadas por la Secretaría de Movilidad, condiciones de traslado de los usuarios exageradamente riesgosas ya sea por la antigüedad y configuración de la unidad no apta para el transporte masivo, o por un manejo imprudente que en cientos de ocasiones ha tenido como desenlace un percance fatal, y aunque es el modo de transporte con mayor cobertura, también es el peor valorado por la mayoría de los usuarios de la capital dada la coexistencia de los factores ya desarrollados previamente. (Ibid., 2018: 267-274)

En síntesis, la infraestructura del transporte concesionado puede visualizarse de la siguiente forma:

CUADRO 6. UNIDADES DE TRANSPORTE CONCESIONADO DE LA CIUDAD DE MÉXICO (2017-2019) *

Modalidad de transporte	Unidades en circulación
Sistema Metrobús	1,137 autobuses de alta capacidad
Corredor Vial (opera con paradas fijas)	1,823 unidades (autobús, minibús y ± 10 vagonetas)
Autobús concesionado (opera sin paradas fijas)	4,142 autobuses
Microbús (opera sin paradas fijas)	18,789 microbuses
Vagoneta (opera sin paradas fijas)	5,141 vagonetas

*Los datos de autobuses, microbuses y vagonetas corresponden al año 2017 de acuerdo con lo solicitado a la SEMOVI, en tanto que la información de la flota de Metrobús -cuyo conteo no incluye las unidades inventariadas de RTP- y Corredores Viales Concesionados se encuentra actualizada hasta 2019. Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Secretaría de Movilidad solicitados a través de la Unidad de Transparencia mediante oficio, al cual se le dio respuesta en noviembre de 2018.

Con respecto a la demanda de los diversos modos de transporte, aunque no es posible contar con información del todo precisa, dada la naturaleza anárquica en la prestación del servicio y las anomalías que existen en torno al registro del padrón vehicular de autobuses, microbuses y vagonetas, de acuerdo a la Encuesta Origen-Destino 2017 se estima que el transporte concesionado en la modalidad de taxi colectivo concentra el 67.8% de la demanda total de usuarios, posicionándose paradójicamente y sin lugar a duda alguna como el modo de transporte predominante en el que se movilizan todos los días varios millones de capitalinos hacia sus centros de trabajo, estudio, hospitales, retorno a sus domicilios, etc., en tanto que el STC Metro aparece muy por debajo con el 38.2%; el Metrobús con 8.8%; los autobuses suburbanos que circulan en la capital con el 5.3%; RTP concentra el 4.1%; y finalmente otros medios de transporte en conjunto tales como lo son el trolebús, tren ligero, bicitaxis, entre otros, captan el 4.1%, lo que da cuenta del reducido margen de participación de los organismos descentralizados en contraposición al transporte concesionado de la capital. (INEGI: 2018)

FIGURA 2. SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO CONCESIONADO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Sistema Metrobús (Mod. 2017)



Corredor Vial (Mod. 2016)



Microbús (Mod. 1988)



Vagoneta (Mod. 1987)

Fuente: Todas las imágenes aquí exhibidas fueron tomadas por el autor durante octubre de 2019, por lo que constituyen parte de su acervo personal de investigación.

VIII. Conclusiones

La Ciudad de México ha consolidado su posición como la principal ciudad mexicana en la actualidad, aun no siendo la más poblada, sin lugar a duda sí concentra la mayor provisión de infraestructura y productividad económica a escala nacional.

Sin embargo, tal condición de protagonismo no está aislada de dificultades pues la inmensa concentración de población en un área relativamente limitada dificulta que todos sus ciudadanos puedan acceder y gozar de los servicios públicos con mayor calidad y menores costos en condiciones de igualdad, además de que en este caso la transición de la ciudad industrial de mediados del siglo XX hacia la metrópoli terciarizada del siglo XXI ha materializado los inconvenientes de la hiperurbanización, la alta competitividad del mercado de trabajo y para quienes no consiguen colocarse favorablemente en él, espera la subocupación en actividades de baja productividad, en tanto que la crisis urbana ha enfrentado los intereses sociales contra los intereses económicos de la valorización del equipamiento colectivo, resultado éstos últimos los absolutos benefactores de las políticas seguidas en poco más de dos décadas.

En este sentido, destaca de forma importante el abandono y/o estancamiento de los servicios públicos de transporte colectivo de carácter masivo, brindados por entidades de la administración pública en modalidades que desde sus inicios han operado con unidades acordes a la inmensa demanda de pasajeros diariamente, (23.41 millones de viajeros diarios a nivel ZMCM, de los cuales 15.57 millones se realizan en transporte público, en tanto que del volumen de viajes generados, el 86.7% se genera y tiene como destino alguna ubicación de la Ciudad de México) y que permiten movilizar a un mayor flujo de personas con menor capacidad, menores costos y modelos de operación que tienden a disminuir los tiempos de viaje.

No obstante, modalidades como el trolebús que en un pasado no tan remoto ocupó un lugar importante dentro de los patrones de movilidad experimenta al día de hoy un abandono y decadencia más que evidentes, ello pese a sus grandes ventajas como lo pueden ser la ausencia de emisiones contaminantes durante la prestación del servicio, alta vida útil de sus unidades, arquitectura flexible y obra civil ligera para su implementación, además de los bondadosos subsidios que otorga a la población vulnerable, junto con el tren ligero, STC Metro, la RTP y en menor grado el Sistema Metrobús.

Asimismo, el tren ligero y el metro también han registrado una importante afectación, pues ambos encuentran sumamente rezagados conforme al desarrollo de sus respectivos Planes Maestros, la circulación de convoyes ha permanecido relativamente estable y las suspensiones al servicio por fallas no son del todo atípicas, además de que la propia obsolescencia de cada modo de transporte sigue aumentando, en consonancia con el acordamiento de su vida útil.

En tanto, los autobuses de la RTP también presentan cierto grado de obsolescencia, aunque pese a ocupar un papel secundario en los patrones de movilidad, la captación de viajes con respecto a los 13.5 millones de personas trasladadas mensualmente no es nada despreciable, por lo que la renovación de su flota vehicular (que en algunos casos alcanza hasta los 18 años de antigüedad) es una necesidad apremiante para la ciudad, así como el incremento de sus rutas de operación, dada su alta flexibilidad para poder operar por la red vial de la ciudad, el esquema de operación que permite introducir fácilmente servicios directos o express, así como los innegables beneficios que puede brindar a la población vulnerable y afectada por las interrupciones al servicio del STE y STC.

Por supuesto, los principales afectados han resultado ser los mismos habitantes de la capital al despojárseles -o bien rezagar los planes de expansión y desarrollo de los modos de mayor capacidad de movilización- de un transporte masivo integrado, con amplios subsidios para la población vulnerable y unidades bien configuradas para un servicio de alta demanda, al ocupar RTP, STE y STC un papel secundario en la participación modal, de forma que los usuarios del transporte de la capital se ven obligados a transportarse en unidades de mediana o baja capacidad, no aptos para soportar altas demandas, además de viajar en condiciones de cuestionable seguridad, comodidad y pagando altas tarifas del servicio con relación al salario mínimo sin gozar en la mayoría de los casos de subsidios para quienes realmente lo requieren.

Por otra parte, los absolutos beneficiarios han sido las modalidades de transporte concesionadas -total y/o parcialmente- a particulares y empresas. En este sentido, destaca el Sistema Metrobús dada la importante expansión de sus líneas de servicio a raíz de su entrada en circulación durante el 2005, hecho a partir del cual se suscitó la operación estandarizada de las unidades de alta capacidad, así como del servicio que brinda a la ciudadanía, dado que la planeación, administración y regulación de este modo de transporte reside en la dirección absoluta del organismo descentralizado Metrobús. En concreto, esta serie de factores son los responsables de la actual importancia que ocupa dentro de la participación modal total en la Ciudad -aunque con un margen más reducido de subsidio a los usuarios con respecto al resto de las modalidades de propiedad completamente pública-.

Sin duda también se han beneficiado la mayoría de las líneas de Corredores Viales, rutas de autobuses convencionales y taxis colectivos, integrados por los miles de microbuses, vagonetas y autobuses con itinerario fijo y sin paradas establecidas, quienes captan la absoluta mayoría de los viajes realizados en transporte público urbano en la ciudad.

En estos casos, una proporción importante de los concesionarios han logrado sustituir sus antiguas unidades por vehículos más modernos e incluso de mayor capacidad, no obstante, un volumen importante de las unidades -nuevas y antiguas por igual- siguen siendo incompatibles con la Ciudad de México dada una construcción no apta para la alta demanda de esta metrópoli, así como también por esquemas arcaicos de operación y cuestionable capacitación de los operadores del autotransporte público colectivo de propiedad privada, de forma que es posible argumentar que en estricto sentido los beneficiarios han sido únicamente

los titulares de las concesiones al asegurárseles una mayor demanda de usuarios, donde una proporción muy significativa de éstos no cuenta con otra alternativa más que esta modalidad de transporte.

Finalmente, es aquí cuando la planeación del desarrollo urbano aparece como un elemento indispensable en la provisión del servicio de transporte colectivo de pasajeros de la capital mexicana, pues sólo mediante ella es posible afrontar la obsolescencia acumulada de los diversos modos de transporte, incrementar su utilidad, reduciendo sus costos al racionalizar su prestación hacia la ciudadanía, incrementar su calidad y materializar la conveniencia de situar al transporte público colectivo sobre el transporte privado dentro de la gran ciudad, cuestiones que por supuesto corresponden a la rectoría de la administración pública -en absoluto consenso y cooperación con la ciudadanía- y que al día de hoy constituyen un reto monumental por afrontar, pues del cambio de políticas de movilidad depende no solo la productividad de la urbe, sino el propio bienestar de sus habitantes.

Posibles soluciones propuestas

- En cuanto a la hiperurbanización, por supuesto debe seguir apoyándose el crecimiento de las ciudades pequeñas y medianas del interior de la república, pues esto permitirá en cierta medida desconcentrar el sobresaturado centro del país, en tanto que a la administración capitalina debe corresponderle un papel más activo y en consenso con la ciudadanía sobre la provisión de los distintos servicios públicos urbanos.
- Sin duda alguna, la primera solución con respecto a la crisis urbana del autotransporte colectivo radica en el control de los sistemas de transporte urbano colectivos por parte de la administración pública, pues sólo mediante la posesión de una autoridad efectiva de este servicio será posible el poder planear el desarrollo de la ciudad en función de las redes de transporte, de tal forma que sea factible replantear los derroteros existentes hacia los nuevos puntos de interés obedeciendo a criterios que maximicen la utilidad de la red de transporte y la prioricen sobre el transporte particular, fomentar la coordinación entre instituciones públicas competentes, y trazar nuevos derroteros en función de las necesidades sociales actuales de la ciudad y no en pro de las exigencias de valorización del capital concentrado la prestación de este servicio..
- De igual forma, es necesario replantear la jerarquización actual de las redes de transporte urbano, pues los resultados del presente artículo tienden a demostrar que los capitalinos se movilizan en su mayoría en los vehículos de menor capacidad y con mayores deficiencias en su modelo de operación, por lo tanto, resulta indispensable redefinir el papel de los organismos de transporte descentralizados que ocupan actualmente un lugar secundario en la participación modal. En este sentido, debe estudiarse con el mayor rigor posible a cada modalidad de transporte urbano por separado para poder evaluar estratégicamente la conveniencia de implementar una u

otra modalidad en los distintos corredores viales de la ciudad -y metropolitanos- en beneficio de sus habitantes.

- Por lo tanto, debe evaluarse la conveniencia de retomar las acciones surgidas de los últimos esfuerzos de planeación, de forma que sea posible rescatar los proyectos de Metro y Tren Ligero que reporten mayores beneficios y menores costos en su realización (como pueden ser extensiones metropolitanas con amplio beneficio social).
- En cuanto a la situación del servicio de trolebuses y autobuses públicos de la RTP, los programas iniciales de sustitución de la flota vehicular son un comienzo acertado y necesario para la movilidad de la ciudad, sin embargo, estas mismas políticas deben estar acompañadas de equipamiento de infraestructura para sus usuarios, la mejora de sus instalaciones y de ser posible la disposición de nuevos predios que faciliten la provisión del servicio con menor tiempo de espera, y un aumento de sus respectivos derroteros aspecto que avanza hasta ahora con especial lentitud (solo en el caso de la RTP) dada la oposición natural del transporte concesionado.
- Con respecto al Sistema Metrobús, si bien su implementación ha traído consigo cambios favorables para la ciudad en términos de eficiencia del servicio, homologación de su imagen y mayor conectividad, es prudente regular más adecuadamente a las empresas concesionarias del servicio con respecto a las unidades empleadas, pues la sobreexplotación de los automotores y la antigüedad que en no más de un caso rebasa la década de existencia, amenazan la integridad del sistema. Asimismo, también debe evaluarse la capacidad física de movilización inherente al sistema BRT pues la sobresaturación de unidades en un determinado corredor, puede ser un importante indicador que permita considerar su sustitución por modalidades de transporte con mayor capacidad física de transportación de usuarios, así como también la conveniencia de emplear una arquitectura más simplificada y menos invasiva en consideración de los propios usuarios y habitantes aledaños a sus recorridos.
- Por último, resulta una acción impostergable en el corto plazo suprimir el modelo de taxi colectivo aún vigente en vehículos de mediana y baja capacidad como lo son los autobuses, microbuses y vagonetas, pues tanto la experiencia mostrada con trolebuses, autobuses públicos y el propio Sistema Metrobús provee elementos suficientes e irrefutables sobre el hecho de que el contar con ascensos y descensos fijos mejora los tiempos de traslado y puede reducir las incidencias viales al contar con puntos específicos conocidos por sus operadores y conductores en general para realizar estas maniobras, así como el hecho de que al contar con una tarifa fija no proporcional a la distancia recorrida, es posible reducir las irregularidades en el cobro de la tarifa. De igual forma, en el corto plazo deben mejorarse las condiciones laborales de su fuerza de trabajo, y sustituir el resto de las unidades que han eludido el fin de su vida útil desde hace al menos 19 años.

IX. Bibliografía

- Aguilar, Alonso. (1964) "Planificación del desarrollo económico" Rev. Investigación Económica. UNAM. Vol. 24, No. 96 (Cuarto Trimestre de 1964), pp. 683-714
- Castells, Manuel. (1971) "Problemas de sociología urbana" Ed. Siglo XXI, España.
- Castells, Manuel. (1981) "Crisis urbana y cambio social" Ed. Siglo XXI, México.
- Castells, Manuel. (2004) "La cuestión urbana" Ed, Siglo XXI, México.
- Ceceña, José. (1975). "Introducción a la economía política de la planificación económica nacional". F.C.E. México, p.p. 10-81
- Cervantes, Enrique. (1988). "El desarrollo de la Ciudad de México", en Omnia. Revista de la Coordinación de Estudios de Posgrado, año 4, núm. 11, México.
- D.D.F. (1988) "Anuario de vialidad y transporte del D.F. 1897." México.
- Dobb, Maurice. (1976) "Estudios sobre el desarrollo del capitalismo". Siglo XXI, España.
- Dorantes, Rodolfo. (2019) "Bomberos sofocan incendio de Metrobús en Eje 4 sur" Diario Excelsior, México. 23/01/2019
- Esquinca, Vianey. (1993) "El autotransporte en crisis". Diario Reforma, 14 de diciembre de 1993. México. P. 5B
- Garza, Gustavo. (2015) "Valor de los medios de producción socializados en la Ciudad de México". El Colegio de México. México.
- Garza, Gustavo. (2013) "Teoría de las Condiciones y los Servicios Generales de la Producción". El Colegio de México, México.
- G.D.F. (2001) "Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México 2000". México.
- ICA (1996) "Plan Maestro del Metro y Trenes Ligeros" México.
- ICA (1997) "Plan Maestro de Trolebuses del Área Metropolitana de la Ciudad de México". México.

INEGI (2019). “Transporte urbano de pasajeros”. Obtenido de:
<https://www.inegi.org.mx/programas/transporteurbano/default.html#Tabulados>.

Consultado: 05/10/2019

INEGI (2019). “Sistema de Cuentas Nacionales” <https://www.inegi.org.mx/datos/> Última actualización, Julio de 2019. Consultado el 10 de octubre de 2019.

INEGI (2018). “Encuesta Origen-Destino 2017”. México.

Redacción El Universal (2019) “Fuego consume una unidad de Metrobús en Iztacalco”.
Diario el Universal, México. 26/03/2019.

Redacción Proceso (2018). “Unidad del Metrobús se incendia en la Roma; no hay personas lesionadas”. Semanario Proceso, México. 15/07/2018.

RTPCDMX (2019) “Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México”
<https://www.rtp.cdmx.gob.mx/> Consultado el 10 de octubre de 2019.

Pucciarelli, Alfredo. (1984). “Notas sobre la contradicción entre campo y ciudad y el proceso de urbanización en los países capitalistas dependientes”. UNAM. México.

Singer, Paul. (1998) “Economía Política de la Urbanización Capitalista” Ed. Siglo XXI, 11ª. Edición. México.

Soto M., Jonathan. (2018) “El transporte urbano en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y la Crisis Urbana (1995-2016)”. UNAM. México. [Tesis de Licenciatura]