



FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

**EL DESARROLLO DEL SISTEMA DEL
TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE MÉXICO
EN LA FORMACIÓN DE
ESPACIOS URBANOS DESIGUALES**

T E S I S

QUÉ PARA TENER EL GRADO DE
MAESTRA EN GEOGRAFÍA
P R E S E N T A
ROSALÍA CAMACHO LOMELÍ

**DIRECTORA DE TESIS:
DRA. PATRICIA OLIVERA MARTINEZ**

CIUDAD UNIVERSITARIA, MÉXICO, D.F. 2010





Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Introducción

Los diferentes modos de transporte así como el resto de la infraestructura necesaria para la movilidad (caminos, carreteras, autopistas, calles, avenidas, aeropuertos, vías de trenes, etc.), se han desarrollado paralelamente a la industrialización. Esto se debe a que la circulación de personas y mercancías dependen directamente de esta infraestructura para su realización, es decir su consumo. Se observa la búsqueda de la eliminación de las barreras espaciales mediante la continua innovación de tecnología en las comunicaciones y sistemas de transportes para la óptima circulación de personas y mercancías.

La movilidad y el transporte determinan en buena medida el funcionamiento de las ciudades, ya que otorgan determinado ordenen las prácticas espaciales de la vida cotidiana, ya sea acercando o acelerando procesos de producción y de transporte de materias primas, mercancía, mano de obra, o bien acercando espacios habitados periféricos con población en desventaja económica así influyen en el cambio de valores y usos de suelo.

Las innovaciones y transformaciones en los sistemas de transporte urbano son un requerimiento indispensable del necesario y continuo funcionamiento del capitalismo y de las características con las que este se transforma a través del tiempo. Es importante observar a través del desarrollo de esta infraestructura, cómo el Estado (junto con el capital) se transforma y participa en la lucha entre los intereses del capital privado (centrados en la acumulación de capital) y de la población en la determinación de la movilidad dentro de las configuraciones espaciales urbanas, como se estudia en la ciudad de México. Asimismo es cada vez más importante evidenciar de qué manera funciona la movilidad y el transporte ya que son condiciones esenciales en las ciudades por ser éstas las principales concentradoras de la acumulación de capital y de población.

La etapa actual en la que se encuentra la economía mundial basada en los procesos de globalización caracterizada por un sistema de producción organizado a escala mundial, respecto al capital, trabajo, segmentación de la producción, encadenamientos productivos, procesos estructurados a través de políticas neoliberales incorporadas en los

estados nacionales y gobiernos locales, lo cual se expresa a través de redes productivas que vinculan espacios urbanos especializados.

Estas articulaciones productivas y políticas se presentan de diferente forma en las principales ciudades de los estados nacionales como lo es la ciudad de México. La ciudad de México, al ser el centro urbano por excelencia dentro del país y uno de los principales en Latinoamérica por sus dimensiones, producción, es uno de los territorios donde se busca la implantación de estas políticas. Se reconoce como una “ciudad global” dependiente debido a su participación dentro de la economía mundial.

Bajo el marco neoliberal, dentro de las acciones realizadas por el gobierno del Distrito Federal, se observa una mayor relación entre las autoridades y las corporaciones privadas en la construcción y modelación de este espacio urbano. Este gobierno dice buscar una “competitividad” tanto a nivel nacional como a nivel internacional para atraer la mayor cantidad posible de inversiones de capital privado. Se amplían las funciones de servicios productivos, además propone un modelo de ciudad neoliberal en donde se promueve la rehabilitación de áreas urbanas selectivas, mejoramiento de la imagen urbana, construcción de vivienda para la clase media y media alta en áreas y corredores centrales de la ciudad así como el desarrollo de diferentes centros financieros y de servicios en estos espacios.

El gobierno local ha introducido nuevos términos en el discurso político de la ciudad tales como, *sustentabilidad urbana* y *nuevo orden urbano*. Todo esto bajo el marco de requerimientos obligados para la competitividad en las “ciudades globales” a nivel mundial. Junto con esto, se pretende instaurar un sistema de transporte y movilidad “competitivos” para contar con las ventajas “competitivas” –o sea creadas- y “comparativas” –situación estratégica, mano de obra más calificada en el país-, necesaria en la atracción de inversiones de capital privado, modelo bajo el cual se desenvuelve la “planeación” urbana en la actual economía mundial.

Bajo este marco el principal objetivo de esta investigación es determinar los factores que han influido en la movilidad de bienes, servicios y personas en la ciudad de México, así

como en la construcción del sistema de transporte a lo largo del proceso de urbanización, con mayor atención desde el impulso de las políticas urbanas neoliberales en la década de los 80, para mostrar cómo la infraestructura de transporte que se construye y transforma junto con la ciudad sustenta la producción de espacios urbanos desiguales. Para esclarecer los procesos relacionados con la movilidad y el sistema de transporte construidos en la ciudad de México y cómo influye en la producción de desigualdades urbanas se realizaron tres capítulos.

En el primer capítulo se realizó una búsqueda y análisis de bibliografía con el objetivo de evidenciar el surgimiento y desarrollo conjunto de los espacios urbanos con el proceso industrial, para observar las principales transformaciones con los modelos políticos y de producción que encuentran su impulso y se reflejan principalmente en las grandes ciudades que a la vez producen. Otro de los objetivos desarrollados en este apartado es examinar el papel de los sistemas de transporte en la estructuración de las ciudades, se analiza la política económica del transporte, para evidenciar de qué forma los sistemas de transporte participan en la construcción de espacios urbanos desiguales.

Para demostrar la forma bajo la cual se desarrolla el sistema de transportes y movilidad en la ciudad de México, en el segundo capítulo se examina el proceso espacio-temporal de urbanización en la metrópoli, así como los procesos políticos, económicos y sociales que determinan la formación y desarrollo de los diferentes modos de transporte. Ello también con el objetivo de exponer las desigualdades espaciales que esta infraestructura ayudó a conformar en el espacio urbano.

En el tercer capítulo uno de los propósitos es analizar la forma en que las políticas neoliberales se aplican al país y con ello a la ciudad de México, para apuntar cómo esto trae nuevas transformaciones en la forma en que la ciudad se dirige a través de la intervención de nuevos actores (políticos y económicos) así como en los proyectos relacionados con la movilidad de personas y mercancías. Para ello se señalan los proyectos de infraestructura en vialidades y transporte público construidos e impulsados en la ciudad a partir del año 2000. Dentro de este capítulo se realizaron entrevistas en dependencias del Distrito Federal, encargados de los actuales proyectos de transporte y

movilidad de la ciudad, así como los responsables de los nuevos modelos de financiamiento que se impulsan en la ciudad: Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI), Metrobus, Secretaría de Finanzas, Capital en Crecimiento, Fideicomiso para el mejoramiento de las vías del Distrito Federal (FIMEVIC). También se solicitó información al órgano del Distrito Federal encargado del Acceso a la información pública, INFODF. Parte de la información de este capítulo es resultado de una continua búsqueda hemerográfica de los proyectos actuales en vialidades y transporte público.

El principal objetivo de este capítulo es demostrar cómo los proyectos relacionados con el sistema de transporte de la ciudad de México a partir del año 2000 son parte esencial de la reestructuración en la producción de espacios desiguales en la urbe bajo el marco de las políticas neoliberales.

Capítulo 1. Producción del espacio urbano y sistema de transporte a partir del capitalismo industrial

En este primer capítulo se resaltan las transformaciones y factores que han dado forma y construido los espacios urbanos a partir de la industrialización. Así como también el tipo de movilidad que se requiere y crea bajo este contexto, reflejada en su sistema de transportes.

Se propone evidenciar la relación existente entre el origen de la industrialización y el espacio urbano, ya que estos dos conceptos se consideran parte de un mismo proceso, lo que determina el establecimiento del sistema de transporte a partir del capitalismo industrial. Por lo que será importante tenerlos en cuenta para poder hacer un análisis de cómo el capitalismo en su fase industrial despliega el desarrollo del transporte y su expresión espacial en las ciudades e influye en la construcción y desarrollo de diversos modos de transporte.

Se observa cómo la industrialización acelera la urbanización de las ciudades a partir de las nuevas funciones, atrae población rural y de otras ciudades así como determina la forma en que las ciudades se construyen y distribuyen sus actividades y funciones.

Las principales transformaciones en las ciudades con la evolución del capitalismo industrial, se relacionan con el tamaño, estructura social y física, funciones productivas, así como de la concentración del capital y de la producción al igual que de infraestructura en servicios, comunicaciones y transportes. Con las nuevas funciones de producción y de consumo surge una alta demanda de movilidad, reflejada en el tipo de sistema de transporte que se construye. Es importante hacer una distinción del desarrollo de la urbanización entre los países del centro y la periferia ya que las relaciones existentes entre ellos provocarán diferentes formaciones urbanas. Los países de la periferia se caracterizan por presentar una expansión y crecimiento urbano de forma acelerada con la llegada de la industrialización, pero esta actividad no corresponde con la cantidad de empleos ni servicios e infraestructura necesarios para la elevada inmigración de población que llega a las ciudades.

Se presta principal atención al transporte, como elemento fundamental dentro del proceso de producción y por lo tanto para el proceso urbano, para la mayor o menor movilidad de los actores involucrados y por lo tanto como un elemento siempre presente en las ciudades y de mayor importancia a partir de la industrialización de la producción que se encuentra bajo la lógica del capital. Dentro de este apartado se analiza la necesaria y continua evolución y adaptación del sistema de transporte a los espacios urbanos bajo el capitalismo.

1.1 Constitución y desarrollo de los espacios urbanos

1.1.1 Industrialización y urbanización

Los procesos de urbanización e industrialización ocurren de manera paralela, sin embargo no pueden entenderse por separado. Para Lefebvre “nos encontramos ante un doble proceso, o, si se prefiere, ante un proceso con dos aspectos: industrialización y urbanización, crecimiento y desarrollo, producción económica y vida social. Los dos aspectos de este proceso son inseparables, tienen unidad, pero sin embargo el proceso es conflictivo. Históricamente, entre la realidad urbana y la realidad industrial hay un violento choque” (Lefebvre, 1978: 23).

Lo urbano también es entendido como una expresión cultural de una determinada sociedad (capitalista-liberal), que con el desarrollo de los intereses de los capitalistas en cuanto a la producción y el consumo, modifican las relaciones y dinámicas entre los diferentes sectores de la población que llevan a cabo la construcción urbana.

Bajo el manto del progreso, el capitalismo intenta urbanizar el campo (Smith, 2006: 84), así, lo que se entiende como cultura urbana va unido con los conceptos de modernización y progreso, “quién dice urbanización, dice, pues, modernización, y quien dice tiempos modernos dice sociedad capitalista liberal” (Castells, 1981: 52).

Para Harvey (1985), el proceso urbano implica la creación de una infraestructura física material para la producción, circulación y consumo, por lo que es importante considerar la forma en la cual este ambiente construido es producido y la forma en que sirve como fuente al sistema para la producción del valor y plusvalía.

Las principales ciudades comerciales europeas del siglo XVIII (Londres, Ámsterdam, París), al representar los centros de poder económico, donde se realizaban intercambios comerciales de productos agrícolas de las comarcas cercanas, así como donde se localizaban los banqueros, grandes comerciantes y principales empresas mercantiles, son territorios concentradores de población y de capital. Toda esta concentración de población, talleres artesanales, así como la presencia de grandes capitales, etc., influyó en que se convirtieran en los primeros espacios donde la mecanización del proceso productivo, así como la instalación de infraestructura de transporte relacionada a la máquina de vapor comenzó por localizarse, “la industria del siglo diecinueve fue a parar a las ciudades comerciales ya establecidas, que se convirtieron en los puntos de enlace ferroviarios” (Hall, 2000).

Así, con el avance tecnológico en el proceso productivo y su concentración en las ciudades o como impulso para la formación de nuevos centros urbanos, la industria tiene una demanda de población tanto calificada como no calificada, comercios, viviendas, movilidad de trabajadores, mercancías, materia prima, etc., y por lo tanto construcción de avenidas, calles, servicios de transporte público como el tranvía, autobuses, automóviles y el metro en épocas posteriores.

Los impactos espaciales de la forma de producción industrial se reflejaron con determinación en las ciudades existentes así como en algunas de nueva creación. “El surgimiento del ferrocarril en los años treinta del siglo XIX y su posterior expansión, seguido más tarde por el de la navegación a vapor, hicieron posible una verdadera revolución del transporte que aumentó exponencialmente la capacidad de desplazamiento para las personas y mercancías” (Méndez, 1997: 90). Debido a la infraestructura estática del ferrocarril, se favoreció la concentración de las empresas en los puntos donde se conjuntaban las estaciones ferroviarias y los puertos, esto es en las

principales ciudades.

Al final del siglo XVIII y principio del XIX, en los países desarrollados, con la pérdida en importancia de la actividad agrícola como principal sector de la economía y frente al nacimiento y rápido desarrollo de la industria, surge la continua migración de población del campo a las ciudades que servirán como mano de obra para la naciente actividad. Para Pradilla (1981) el desarrollo capitalista en la agricultura ha ido históricamente acompañado de un acelerado proceso de expulsión de fuerza de trabajo del campo hacia los centros urbanos.

Así, en los inicios del capitalismo industrial la producción agrícola ya no es dominante, se dice que la agricultura se industrializa y hay una descomposición de las estructuras agrarias; aspectos que irán dando forma al proceso urbano. En los países subdesarrollados como México, la industrialización llega a principios del siglo XIX, y debido a que las posibilidades de empleo permanente en el campo son escasas para los campesinos empobrecidos y sin tierra “la mayor parte de la población se ve forzada a emigrar hacia los centros urbanos, donde el desarrollo industrial y de otras actividades económicas ofrece la esperanza, no siempre real, de encontrar un empleo, o al menos, la posibilidad de realizar una actividad de subsistencia” (Pradilla, 1981: 84).

Autores como Lefebvre, Castells y Pipitone definen estas transformaciones como el paso del capitalismo comercial y de producción artesanal hacia un capitalismo de producción industrial y competitivo, que trajo una mayor y más acelerada producción, con lo que se tiene un aumento en el intercambio y relaciones entre las ciudades donde se ve asentado este proceso. Lo que a su vez provoca la necesaria y continua creación de infraestructura en comunicaciones, transportes, servicios y con ello el comienzo en la súper-acumulación de procesos y actividades en los espacios urbanos.

Tanto el ferrocarril como el tranvía son infraestructuras relacionadas con la industrialización y con la urbanización, ya que contribuyen a la formación de diferentes escalas urbanas relacionadas entre sí. El ferrocarril se corresponde con la escala urbana regional, mientras que el tranvía con la urbana local, estas infraestructuras serán

elementos determinantes en la estructuración y expansión de las ciudades a lo largo de sus ejes.

Para Lefebvre “la ciudad ha desempeñado, pues, un importante papel en el despegue de la industria. Las concentraciones urbanas han acompañado las concentraciones de capitales en el sentido de Marx. A partir de entonces, la industria producirá sus propios centros urbanos, es decir, ciudades y aglomeraciones industriales ora pequeñas, ora medianas, en ocasiones gigantescas” (Lefebvre, 1976: 22). El desarrollo de la actividad industrial y con ello el de la tecnología e infraestructuras para su desempeño han influido en la organización, distribución, crecimiento y funcionalidad de las ciudades.

Se puede decir que a partir de la especialización industrial como actividad económica, las ciudades en el capitalismo presentaron transformaciones en su funcionalidad, distribución así como en la infraestructura construida. Esto se tradujo en la paulatina pero creciente planeación y organización de los espacios para que se realice de manera efectiva la producción y el resto de actividades relacionadas con ésta, ya sean de transporte, servicios a la población, comercio, consumo, este último sector irá en aumento en cuanto a su participación dentro de la organización del proceso de urbanización.

Surge la racionalidad organizadora del capital sobre el territorio, que busca la manipulación de lo cotidiano y de todos los elementos que participan en la ciudad. Para Lefebvre esta racionalidad organizadora se lleva a cabo cuando “los fragmentos de la cotidianidad se recortan, se separan sobre el terreno y se componen como las piezas de un rompecabezas. Cada uno de ellos pertenece a un conjunto de organizaciones y de instituciones. Cada uno de ellos – el trabajo, la vida privada y familiar, el ocio - se explota de forma racional” (Lefebvre, 1976: 78).

La mecanización del proceso de producción permite la división del trabajo dentro de las fábricas, aspecto novedoso, que con su desarrollo y perfeccionamiento se reproduce al interior de la estructura de las ciudades, ya que los espacios de trabajo se separan de los hogares, en donde anteriormente la mayor parte de la población trabajaba, lo que a su

vez influirá en una cada vez mayor movilidad de todos los actores que conforman la ciudad con el desarrollo del capitalismo y con ello la necesidad de creación de nueva tecnología e infraestructura de transporte, en forma de calles, avenidas, carreteras, autobuses, automóviles, etc., que a su vez inciden en la expansión de la ciudad.

En palabras de Lefebvre "...la gran empresa "moderna" no se contenta con ser una unidad económica (o una concentración de unidades) ni con hacer presión sobre la política, sino que tiende a invadir la práctica social. Propone a la sociedad su racionalidad como modelo de organización y de gestión (...) la empresa unifica la vida social, la subordina a sus exigencias totalitarias" (Lefebvre, 1968: 86).

Con el aumento y acumulación de capital, producción, movilidad, mano de obra fragmentada y jerarquizada, desigualdades espaciales, de consumo, expansión urbana y la cada vez mayor separación del lugar de vivienda y trabajo, los espacios urbanos también presentan una acumulación de problemáticas (económicas, sociales, ambientales y de transporte), lo que trata de aliviarse a través de la "planeación" de estos espacios. En México continuamente se recurre a proyectos de infraestructura de transporte para dar solución al crecimiento desordenado y al incremento de la demanda de transporte en las ciudades; no obstante que es el eje estructurador del espacio urbano, y con ello, parte importante dentro de la planeación urbana, el problema del transporte rebasa los planes y programas urbanos.

Para algunos autores el desorden urbano forma parte del mismo proceso urbano y no puede evitarse ya que las leyes del capital traen consigo desigualdades que se reflejan en la "problemática urbana" a vencer a través de la planeación de las ciudades. Para Garnier (1976) el "desorden urbano" no es más que la otra cara de un orden, el orden capitalista y menciona que a pesar de su "desorden" aparente, el espacio urbano siempre está organizado. Su estructuración no es nunca el fruto de una dinámica autónoma y aleatoria, sino al contrario, la función de procesos sociales que expresan, especificándolos, los determinismos de cada tipo y cada período de la organización social.

Castells es otro autor que apoya esta idea, “la industrialización no es un puro fenómeno tecnológico, sino que se produce en un modo de producción determinado, el capitalismo, cuya lógica refleja. El desorden urbano y el absoluto imperio de la industria no es tal desorden, sino que corresponde al libre juego del mercado, a la ausencia del control social con relación a la empresa capitalista” (Castells, 1981: 87).

Para Harvey “considerados puramente como mercancías, los elementos del ambiente construido... tienen la posición o ubicación espacial como un atributo fundamental, en vez de incidental...la decisión de dónde poner un elemento no se puede divorciar de donde están los otros...Entonces, el ambiente construido tiene que ser considerado como una mercancía mixta, completa y geográficamente ordenada” (Harvey, 1990: 238).

Por lo tanto es importante destacar que, aunque en algunas ciudades o áreas dentro de estas, parece que el desorden es el que estructura las relaciones y dinámicas de los actores que ahí se desarrollan, la instalación de infraestructura o elementos que participan en el proceso de producción no es casual o azarosa sino que responde directamente a los intereses del capital. Así, los conflictos y contradicciones presentes son inherentes a la acumulación de capital en las ciudades bajo el capitalismo.

Este tipo de urbanización “desordenada” se observa con mayor agudeza en ciudades de países subdesarrollados, características que se verán más adelante.

Lo nuevo, desde hace algunos años, es que las consecuencias de la industrialización, en una sociedad dominada por las relaciones de producción y de propiedad capitalistas (algo modificada, pero conservadas en lo esencial), se aproximan a su meta: una cotidianidad programada en un marco urbano adaptado a este fin (Lefebvre, 1968: 85).

Esta producción y complejización de los ambientes urbanos han presentado diferentes factores de impulso en el tiempo, que han participado de diferente forma en el desarrollo y funcionamiento de las relaciones entre los actores que los conforman. En palabras de Harvey “en cualquier momento el ambiente construido aparece como un palimpsesto de paisajes diseñados de acuerdo con los dictados de los diferentes modos

de producción en diferentes etapas de desarrollo histórico” (Harvey, 1990: 238). La infraestructura relacionada con el sistema de transporte urbano es un ejemplo claro de esta continua transformación del ambiente construido, constantemente avenidas, calles, puentes se encuentran en renovación, ya sea en antiguas áreas de la ciudad o en zonas de reciente impulso.

Es importante apuntar que este desarrollo urbano no ocurre de manera lineal, una simple sustitución de unos procesos por otros sino que estos se complementan y se traslapan, “...el territorio es algo dinámico, está construido mediante relaciones recíprocas, en las cuales las nuevas condiciones no se añaden simplemente a las condiciones preexistentes...sino que interactúan con ellas, se ajustan a ellas y las modifican en forma de “mutua determinación” (Miralles-Guasch, 2002: 21).

Dentro de los procesos que conforman y construyen las ciudades se encuentran, el lugar que ocupa cada territorio en la economía nacional e internacional, las funciones dentro del modelo productivo en auge así como las políticas y proyectos que son implementados por los gobiernos y el capital privado. La interacción de todo ello y el conjunto de características económicas, sociales y políticas existentes en cada lugar, será lo que construya y conforme el espacio urbano, en donde las políticas e infraestructuras relacionadas al sistema de transporte forman parte estructural de dichos espacios.

1.1.2 Principales transformaciones durante el proceso urbano

Se analiza el desarrollo del proceso urbano a partir del surgimiento de la industrialización y el despliegue del sistema de transportes a través de tres periodos: a) Formación y establecimiento del proceso urbano, b) Proceso urbano nacionalista-industrial y c) Proceso urbano neoliberal-terciario. Como se mencionó antes la formación de estas tres etapas no significa la completa desaparición de unos procesos y sustitución por otros nuevos. Se recurre a una generalización para exponer las principales características que van a conformar y complejizar dicho proceso.

a) Formación y establecimiento del proceso urbano a partir de la Revolución Industrial

El desarrollo de ciertas tecnologías como la máquina de vapor en el siglo XVIII y el telar mecánico en el desarrollo de la industria manufacturera son parte importante de las condiciones que influenciaron el desarrollo de ciudades en el primer periodo de desarrollo industrial a partir del cual se ampliaron sus mercados y áreas de influencia.

La principal fuente de energía en el inicio del desarrollo industrial es el carbón, asociado a esto se tiene la mecanización de la producción manufacturera con materias primas como el algodón, la lana y la seda. La implementación de nueva tecnología con el telar mecánico así como con los adelantos en transportes, con el ferrocarril y los barcos de vapor, representaron las principales innovaciones tecnológicas que acontecieron en dicho periodo.

Los nuevos modos de transporte de mercancías y población como el ferrocarril entre ciudades y el tranvía al interior de la ciudad, jugaron un papel crucial en la localización de actividades, ampliando el área de influencia e impulsando la expansión urbana.

Entre los principales factores de transformación dentro de la estructura productiva, encontramos que, “si antes de la revolución industrial el proceso de trabajo era regulado fundamentalmente por las habilidades artesanales, de ahí en adelante será regulado por sistemas de máquinas que fragmentan las antiguas tareas artesanales en una multiplicidad de operaciones mecánicas” (Pipitone, 2003: 142).

En cuanto a la organización del espacio urbano se puede decir que la industria comienza a organizar el espacio. Este periodo se caracteriza por la concentración de actividades y funciones en el espacio urbano cercano. Las áreas habitadas así como las actividades relacionadas con la mecanización de la producción, se encontraban concentradas en los centros urbanos. Las industrias comienzan por localizarse en las principales ciudades debido a que son espacios con mayor número de servicios y población para trabajar en la incipiente actividad industrial, así como para servir de mercado. También surgen centros

urbanos con la instalación de fábricas próximas a las materias primas en donde se levantaban viviendas para la población proletaria, así como comercios y servicios.

Comienza la separación del lugar de trabajo con respecto de la vivienda, ya que antes de introducirse la mecanización del trabajo, la mayor parte de la manufactura era de tipo artesanal producida en las viviendas de los productores. Lo que a su vez origina un incremento en la movilidad de todos los actores que constituyen la ciudad.

En este periodo el capital privado en su mayoría es el que se encargará de impulsar el desarrollo de infraestructura urbana como el transporte, pero el Estado con el paso del tiempo irá consolidándose y adquiriendo mayor participación en la dinámica de la producción en relación tanto con la mano de obra como con la construcción de infraestructura necesaria. Mientras tanto el capital privado predomina en la coordinación de las actividades.

El proceso de urbanización ligado a la primera revolución industrial a finales del siglo XVIII y principios del XIX, trajo consigo una verdadera mutación, no sólo técnica o productiva, sino también laboral, social y cultural, además de transformar la localización de gran parte de la población y las actividades.

Las transformaciones sociales se reflejan principalmente en la intensa migración campo-ciudad, las ciudades comienzan a crecer debido a la atracción que presentan con la implementación de la mecanización en el proceso de producción en los centros de trabajo y la necesidad de mano de obra para su funcionamiento.

Para Castells (1981) el proceso urbano ligado a este periodo, trae consigo dos principales transformaciones (a la vez que es consecuencia de las mismas):

1. La descomposición previa de la estructura social en el campo, la influencia creciente de población agrícola desocupada a las ciudades.
2. El paso de una economía doméstica a una economía de manufactura, lo que significa al mismo tiempo la concentración de mano de obra y la creación de un mercado.

Este proceso de industrialización que comienza en los finales del siglo XVIII y principios del XIX, se localiza en los países denominados como industrializados, y aunque trae consigo importantes y complicadas transformaciones en sus territorios, se da de manera más paulatina que como ocurrió en los países no industrializados.

Cuadro 1.1
FORMACIÓN Y ESTABLECIMIENTO DEL PROCESO URBANO
A PARTIR DE LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL
SIGLO XVIII E INICIOS DEL XIX

Estructura productiva	Transición artesanal – mecánica Telar mecánico Máquina de vapor
Tecnología de transporte	Vehículos de tracción animal Ferrocarril Tranvía
Organización del espacio urbano	Estructura urbana monocéntrica Centros urbanos cercanos a materias primas Separación lugar de trabajo-vivienda (aumento de movilidad)
Transformaciones sociales	Migraciones campo-ciudad Descomposición de la estructura social del campo Formación de trabajadores asalariados
Infraestructura y administración urbana	A través del capital privado

Fuente: Elaboración propia con base en Castells, 1981; Hall, 2000; Lefebvre, 1976; Méndez, 1997; Pipitone, 2003.

b) Proceso urbano nacionalista-secundario

En la transición del siglo XIX al XX tuvo lugar una nueva fase de cambios profundos y rápidos a la que algunos autores identifican como segunda revolución industrial (Castells, 1981, Méndez, 1997), y a partir de la cual se puede mencionar un segundo periodo de importantes transformaciones en la construcción urbana y con ello en la movilidad y tecnologías en transporte.

El primer componente de esa revolución tecnológica fue la modificación de la base energética con la progresiva sustitución del carbón por nuevas fuentes más baratas y

fáciles de movilizar, como los hidrocarburos y la electricidad. Se inició así una era de consumo energético masivo a escala mundial (Méndez, 1997: 95).

Las innovaciones en el proceso de producción también trajeron transformaciones en territorios y ciudades. El nuevo modelo conocido como fordismo consiste “en una completa mecanización de las tareas, la producción en serie de grandes volúmenes de objetos iguales, y la integración de las diversas etapas del proceso de trabajo en un flujo continuo, a lo largo de una línea o cadena de producción” (Méndez, 1997: 96).

Este tipo de producción se lleva a cabo en lugares de grandes dimensiones. Lo que influye en que algunas industrias comienzan a localizarse en las afueras de las ciudades. Este cambio de localización es atribuido a diversas causas. Para autores como Hill y Mollenkopf (Jaret, 1983) esta movilidad de las industrias a las afueras de las ciudades, más que consecuencia de los adelantos tecnológicos, se debe a que en las ciudades la población ya está bien establecida y la mano de obra se encuentra cada vez mejor organizada para la exigencia de mejores condiciones y salarios, por lo que los dueños de los medios de producción deciden cambiar de lugar los centros de trabajo para separar y desorganizar este tipo de movimientos de los trabajadores.

Algunos otros autores como Feldman (1977) y Méndez (1997), mencionan como causa principal el encarecimiento del suelo en los espacios centrales de la ciudad, por lo que la actividad industrial tiende a buscar suelos con menor valor de renta para su establecimiento. Mientras que algunos otros autores mencionan el desarrollo de tecnología en transportes como el factor determinante.

Además de esto, la gran industria fordista representada por grandes plantas que requieren la movilización de voluminosos insumos y productos, presenta la necesidad de infraestructura vial y de transporte de mayores dimensiones, como patios con espuelas para el ingreso de carga por ferrocarril a la fábrica, lo que también influye en las nuevas localizaciones industriales.

Estas nuevas localizaciones de las actividades productivas junto con el aumento de la especialización en las actividades que conforman el proceso de producción conllevan a un notable aumento de la movilidad dentro de la gran ciudad, ayudado por nuevos modos e infraestructura en transporte.

En cuanto a estos adelantos en tecnología de transportes, con el motor de combustión se dio una nueva revolución en la movilidad de personas y mercancías que permitió el rápido desarrollo de la industria automovilística, hecho que fue de gran importancia para las ciudades, ya que constituye uno de los elementos centrales para su expansión hacia la periferia.

Los trenes eléctricos de cercanías y los metros en los primeros años del siglo veinte en las principales ciudades de los países industrializados, las autopistas y los aeropuertos en los años cincuenta y sesenta han ejercido una gran influencia en la estructura urbana así como han sido una respuesta a esta continua necesidad en el aumento de movilidad para la transportación de mercancías y personas relacionadas a los procesos de producción y comercialización en los territorios.

El hecho de que grandes industrias comiencen a localizarse a las afueras de la ciudad, promueve la creación de sistemas de transporte hacia esas zonas y con ello la expansión de las ciudades para la formación de zonas metropolitanas con el crecimiento hacia la periferia. Paralelo al desarrollo de industrias en la periferia, se impulsan avenidas y sistemas de transporte como trenes eléctricos, metro y autopistas que también sirven como impulsores de la urbanización en las áreas cercanas a los centros urbanos.

Por lo que “en tanto el capitalismo se desarrolla, una estructura polinucleada comienza a desarrollarse también. Zonas particulares se convierten en sitios de diferentes empresas capitalistas” (Feldman, 1977: 37).

Con el fordismo se presenta un reforzamiento en la división del trabajo dentro del proceso de producción, lo que influye en la estructura urbana al interior de las ciudades así como en los territorios circundantes a estas. Puede afirmarse, por tanto, que la gran

empresa, la gran fábrica y la gran ciudad se convirtieron en el exponente paradigmático de esa fase de desarrollo capitalista (Méndez, 1997: 99).

Así, la salida de algunas fábricas del centro de la ciudad hacia la periferia urbana, los adelantos en transporte y la construcción de infraestructura en relación a esto, como son avenidas y autopistas que conectan a las ciudades, dan paso a la constitución de las zonas metropolitanas. Así, este periodo se caracteriza por el comienzo de la metropolización de los centros urbanos.

Para Castells, esta conexión entre espacio y tecnología es pues, el lazo material más inmediato de una profunda articulación existente entre el conjunto de una determinada estructura social y esta nueva forma urbana. La dispersión urbana y la constitución de las zonas metropolitanas están estrechamente ligadas al tipo social de capitalismo avanzado, que recibe en general la denominación ideológica de “sociedad de masas” (Castells, 1999: 31).

En cuanto a la provisión de infraestructura y la administración urbana, con la continua acumulación de población y actividades surgen diversas problemáticas, por lo que el capital necesita de una mayor participación del Estado para la reestructuración de las relaciones entre los grupos sociales, un ente que coordine y proporcione el equilibrio necesario para cubrir las necesidades de la mano de obra.

Además para el capital privado ya no es rentable el mantenimiento o creación de grandes obras de infraestructura¹, por lo que a través de dicha intervención estatal se lleva a cabo la construcción de infraestructura o la dotación de créditos para este fin.

De esta forma, en este periodo el Estado comienza a intervenir en la creación de grandes proyectos de infraestructura urbana. Comenzando en algunos casos la formación de las

¹ En el caso de los grandes proyectos de infraestructura “...el periodo de trabajo que se requiere para producir esos artículos será muy largo, y representará una carga considerable para los productores...sobre todo cuando las obras sólo pueden ejecutarse en gran escala, no pueden llevarse a cabo, como ocurre, por ejemplo, con los canales, las carreteras, etc., más que al margen del capitalismo, a costa del municipio o del Estado” (Harvey: 230, 1990)

grandes empresas públicas. Lo que también trae consigo la formación del amplio sector burocrático, característica de la reproducción social durante esta etapa.

El papel del Estado en este periodo Nacionalista-secundario, será mantener la demanda de infraestructura y servicios públicos para la mano de obra mediante los impuestos, además de tener el control de la mayor parte de los sectores económicos y sociales de los Estados nacionales. La escala nacional será la dominante en la administración y toma de decisiones en los países y por lo tanto en los centros urbanos que los conforman, así como la principal en las relaciones a nivel internacional. Con lo que el Estado comienza con una mayor organización del consumo debido a la intensa y rápida producción de mercancías mediante la industrialización fordista así como a la acumulación de población en las ciudades.

A diferencia del periodo anterior, donde la industria organiza el paisaje urbano, ahora será el consumo el que comienza a predominar en este aspecto. Se observa la "...acción del sector público con vistas a la organización del consumo en lo que respecta a necesidades colectivas, tentativas de control de las tensiones sociales producidas por la materialización en el espacio de los procesos de segregación étnica y social" (Castells, 1981: 49).

Un aspecto de gran importancia, es que el proceso de industrialización-urbanización para los países capitalistas periféricos comienza a partir de este período. Aunque algunos de estos países ya habían comenzado con un desarrollo industrial como el caso de México, este era muy incipiente, por lo que el proceso urbano se presenta del mismo modo.

Para autores como Huerta (1991) y Rivera (1992) el primer periodo de industrialización (hasta los años cincuenta en el caso de México), se efectuó a través de la eliminación de la producción doméstico-artesanal campesina y la proletarización de la fuerza trabajo procedente del campo. Los principales bienes de exportación son bienes primarios de poca elaboración, junto con una industria manufacturera básica de alimentos, bebidas y textiles en su mayoría. En esta etapa los nuevos modos de mecanización de la producción conviven con los modos manuales y artesanales tradicionales. Así el desarrollo de la

industria se da con la ampliación de la frontera agrícola, así como altos niveles de explotación a los campesinos, lo que contribuía a financiar los requerimientos de importaciones del sector industrial. La introducción de tecnología para el sector industrial deriva del avance tecnológico de los países desarrollados, la cual es introducida a través de las empresas transnacionales. “El proceso de industrialización latinoamericano se inicia con los sectores de productos alimenticios y textiles, solo posteriormente (después de la 2ª Guerra Mundial) la inversión industrial se orientará hacia la producción de bienes de consumo duradero (electrodomésticos, automóviles, etc.)” (Pradilla, 1981: 85).

Así “un acercamiento histórico al estudio de los países subdesarrollados muestra que ellos no se desarrollaron de la misma forma que los países desarrollados...La situación actual en los países subdesarrollados de ninguna forma se puede comparar con aquella de los países “avanzados” anterior a la industrialización” (Santos, 1979: 6). Las diferencias entre la industrialización de los países desarrollados y subdesarrollados tiene una de sus principales bases en la dependencia tecnológica, “la industria en los países latinoamericanos depende del suministro de maquinaria, equipo y materias primas industriales provenientes de los países imperialistas” (Pradilla, 1981: 86).

Con la entrada de la industria moderna a estos países se tiene la coexistencia de varias formas de producción, distribución y consumo. Ocurre en el mismo espacio la producción con nueva tecnología y la producción de tipo artesanal. Para Santos, esta industrialización produce dos circuitos que forman parte de dicho proceso urbano dependiente. El circuito superior es el resultado directo del progreso tecnológico y sus componentes más representativos son los monopolios. La mayoría de sus relaciones se llevan a cabo fuera de la ciudad y sus alrededores y operan en un marco nacional o internacional. El circuito inferior consiste en actividades de pequeña escala y es casi exclusivo para los pobres (Santos, 1979: 8).

La presencia de una masa de población con salarios muy bajos o dependientes de trabajos ocasionales para vivir, a lado de una minoría con ingresos mayores, crea en la sociedad urbana una distinción entre aquéllos que tienen acceso permanente a mercancías y servicios disponibles y aquellos que tienen necesidades similares pero que no son capaces

de satisfacerlas...Estas diferencias simultáneamente originadas, se manifiestan y reproducen los dos circuitos de la economía urbana, cada uno de los cuales produce, distribuye y consume sus propias mercancías y servicios (Santos, 1979: 17).

Los dos circuitos son resultado de la modernización, un circuito se forma de los beneficiados de esta modernización e incluye actividades creadas por los procesos tecnológicos. El otro circuito es resultado indirecto de esta modernización, en donde se incluyen los individuos que solo se benefician parcialmente de esta modernización y/o otros que no tienen ningún beneficio. Se observa un ensanchamiento de las desigualdades entre estos dos circuitos a lo largo del desarrollo urbano capitalista.

El circuito superior consiste en actividades bancarias, industria, comercio de exportación, industria urbana moderna, comercio al mayoreo y servicios de transporte (mientras que)... el circuito inferior está esencialmente compuesto por manufactura con pocas inversiones de capital, comercio de pequeña escala y sin modernizar (Santos, 1979: 18).

La metropolización de la ciudad de México no se da en un proceso de desarrollo como el ocurrido en los países industrializados, sino en un proceso de subdesarrollo que surge de la dependencia tecnológica,

El departamento I de la producción (medios de producción) no se desarrolla simultáneamente con el departamento II (medios de consumo), haciendo que este último dependa, para su reproducción simple o ampliada, del suministro de maquinaria, equipo y materias primas industriales provenientes de los países imperialistas. Su resultante es la aguda “dependencia tecnológica” (Pradilla, 1981: 86).

Lefebvre expresa el desarrollo de los países subdesarrollados como

“un tipo de urbanización sin industrialización, o con débil industrialización pero con una rápida extensión de la aglomeración y la especulación, sobre los terrenos y los inmuebles...se da una masiva extensión de la ciudad y la urbanización con poca industrialización...(estas ciudades) cercadas por un contorno de suburbios...las estructuras agrarias antiguas se disuelven y los campesinos desposeídos o arruinados huyen a las ciudades en busca de trabajo y subsistencia. Estos campesinos proceden de sistemas de explotación destinados a desaparecer por el juego de los precios mundiales, que depende estrechamente de los países y polos de crecimiento industriales. Estos fenómenos dependen a su vez de la industrialización”(Lefebvre, 1978: 24).

En este periodo Estatal-secundario, los países de la periferia comienzan con un desarrollo del proceso urbano, en donde se presentan otras problemáticas aún más profundas que las enfrentadas por los países centrales, como la formación de grandes zonas metropolitanas

en muy poco tiempo desde que el proceso de industrialización es establecido en estos territorios. En la investigación de Heineberg se señala que para el año de 1900 en los países subdesarrollados existían 4 ciudades millonarias y para 1950 ya eran 34 ciudades de este tipo (Heineberg, 2005), (ver cuadro 1.2).

Para Saxe-Fernández y Delgado, esta expansión de la industria a gran escala se debe a que

“después de la Primera Guerra Mundial, con el persistente resquebrajamiento de los instrumentos coloniales del librecambio inglés, imposibilitando el mantenimiento del modelo colonial, se elaboraron instrumentos sustitutos que permitieran mantener la explotación, la expansión de los mercados y, al mismo tiempo, evitar otra depresión económica” (Saxe y Delgado, 2005: 13).

Lo que conllevó no solo a la inclusión de los países del tercer mundo dentro del proceso industrial, sino a un gran impulso de dicho modelo en algunos de estos países. Se observa un

“...fortísimo crecimiento urbano de lo que se llama comúnmente los países subdesarrollados, consecuencia lógica de una situación en que coinciden dos factores básicos impulsores del ritmo de urbanización: un bajo nivel urbano y un impacto brutal de la industrialización, no tanto a través de un crecimiento industrial autosustentado, como mediante el sistema de relaciones de dependencia que los une a los países industrializados” (Castells, 1981: 81).

Los países subdesarrollados, se caracterizan...por el hecho de vivir simultáneamente la era rural, la era industrial y la era urbana. Países que acumulan los problemas, pero no las riquezas (Lefebvre, 1972: 39).

Cuadro 1.2
PROCESO URBANO ESTATAL-SECUNDARIO
FINALES SIGLO XIX A MEDIADOS DEL SIGLO XX

Estructura productiva	-Fordismo -Hidrocarburos -Electricidad -Cadenas de producción -Grandes fábricas
Tecnología de transporte	-Motor de combustión/automóviles -Trenes eléctricos (tranvía y metro) -Construcción de calles y avenidas
Organización del espacio urbano	-Formación de periferias metropolitanas -Actividades industriales y consumo (manufactura) -Fábricas se trasladan a la periferia urbana -Aumento en el número de viajes y en distancias diarias
Transformaciones sociales	-Constitución de la sociedad de masas -Introducción de sociedades del tercer mundo al proceso industrial y urbano metropolitano/grandes aglomeraciones urbanas
Infraestructura y administración urbana	-Participación del Estado como constructor y administrador -Formación de empresas públicas -Estado como regulador entre industriales y asalariados -El estado nacional como principal actor en la gestión de las ciudades

Fuente: Elaboración propia con base en Castells, 1981; Feldman, 1977; Harvey 1990; Jaret, 1983; Lefebvre, 1978; Méndez, 1997; Pradilla, 1981; Santos, 1979.

c) Proceso neoliberal-terciario

Al igual que en los periodos anteriores, en la etapa neoliberal, los adelantos en tecnología y transportes son parte importante de las nuevas transformaciones, sin embargo hay aspectos económicos y políticos que se encuentran en la base de la construcción de los espacios urbanos que es importante considerar para poder entender los factores que impulsan las transformaciones en la movilidad y el transporte.

Para autores como Méndez, se plantea una nueva revolución tecnológica que a diferencia de las anteriores, no supone la sustitución de la base energética, sino que está centrada en la generación y difusión de nuevas tecnologías de información (Méndez, 1997: 101).

El proceso de producción en las grandes fábricas se fragmenta y lleva a cabo a nivel global, por lo que los centros industriales desarrollados a lo largo del fordismo sufren transformaciones a nivel local, nacional y global ya que modifican su localización. Los avances en tecnología permiten la flexibilización de algunos procesos productivos, lo que implica su segmentación y descentralización de los antiguos centros industriales, por lo que pueden realizarse en lugares diversos, ya que se interconectan mediante flujos materiales e inmateriales.

Las ciudades representan los espacios ideales desde donde coordinar la actividad industrial, dispersa en diferentes puntos del planeta ya que necesita centros de comando de estas actividades. Dichos centros se establecen en las principales ciudades del mundo, debido a que representan los espacios donde a lo largo del tiempo ha existido una mayor acumulación de infraestructuras y servicios, además que concentran los principales poderes políticos, económicos, sociales, culturales y mano de obra calificada de las economías nacionales.

El valor que los centros urbanos acumulan y han tenido a lo largo del capitalismo es expresado por Topalov,

“...para el capital el valor de uso de la ciudad reside en el hecho de que es una fuerza productiva, porque concentra las condiciones generales de la producción capitalista...Este sistema espacial constituye un valor de uso específico, diferenciado del valor de uso de cada una de sus partes consideradas separadamente, es un valor de uso complejo que nace del sistema espacial, de la articulación en el espacio de valores de uso elementales”(Topalov, 1979: 20).

En el caso del transporte se construyen o impulsan obras de infraestructura para conectar una serie de subcentros urbanos a través de corredores de transporte que dan paso a estructuras metropolitanas en expansión y difusas; así como proyectos que benefician la movilidad hacia nuevos centros de comercio y servicios.

Es importante mencionar que con la terciarización de las actividades en las ciudades, el capital financiero estructura ciertos espacios, mientras que las actividades informales estructuran otras. Se construyen infraestructuras y espacios que dan preferencia a actividades terciarias. Por lo tanto se puede decir que es este sector el que atrae la mayor parte de las inversiones y serán las actividades que este engloba y requiere a las que se otorga preferencia.

Al existir mayor segmentación y polarización de actividades, sectores sociales y lugares de consumo en la ciudad se observa mayor caos en el funcionamiento de los espacios urbanos. Muy a menudo estas “problemáticas” pretenden solucionarse con propuestas relacionadas al sistema de transporte de las ciudades, tales como puentes, corredores elevados, nuevas avenidas, trenes eléctricos, etc.; así como el rescate o revitalización de espacios urbanos centrales antiguos, esto último junto con la promoción del turismo urbano fomentan procesos de gentrificación. Estos proyectos traen consigo el encarecimiento de los lugares donde se llevan a cabo lo que a su vez provoca la expulsión de población de menores recursos que antes habitaba estos espacios hacia la periferia, lo que forma parte de la continua expansión urbana. La estructura urbana resultante se apoya en la construcción de carreteras, avenidas y trenes suburbanos para transportar a la población que vive en la periferia hacia los espacios centrales de la ciudad en donde se ubican buena parte de los centros de trabajo.

El proceso que subyace a la terciarización en las ciudades está vinculado con la globalización debido a que es en estas en donde se manejan y concentran los mayores flujos de capital a nivel global y por lo tanto se presentan como actores relevantes en el contexto mundial. Dichas ciudades deben contar con la suficiente acumulación de infraestructura en buen estado y moderna, mano de obra calificada, centros tecnológicos y culturales, seguridad, proyectos ecológicos, etc., ya que se manejan como los receptores de las principales inversiones de capital privado.

Autores como Friedmann (1986), Sassen (2001), Taylor y Flint (2002), plantean el concepto de ciudades globales, para denominar aquellos espacios urbanos por donde circulan los mayores flujos de capital y en donde se establecen las principales casas

matrices de las empresas que funcionan a nivel global, así como un importante número de diversos servicios, particularmente los que atienden a las corporaciones multinacionales. Con ello, los principales espacios urbanos a nivel internacional entran en competencia por pertenecer a esta “élite” urbana y proponer políticas encaminadas a cumplir con estas características. Los gobiernos respectivos tienen que cumplir con los requerimientos de las corporaciones para ocupar un papel importante en este conjunto de ciudades en la economía internacional.

En cuanto a las actividades económicas realizadas e impulsadas en los espacios urbanos durante el periodo neoliberal, se transforman de igual forma, afectando a la mano de obra establecida. En el periodo de auge industrial o secundario gran parte del proceso de producción se localizaba en las principales ciudades de los países, por lo que esta era la actividad principal y gran parte de la población estaba empleada en dicho sector; con la flexibilización y dispersión del proceso productivo a nivel mundial, además del encarecimiento del suelo urbano, se relocalizan los antiguos centros industriales en la periferia de las grandes ciudades hacia puntos donde los costos de producción se abaraten, principalmente en centros urbanos medios cercanos a las zonas metropolitanas.

Situación reflejada en altas tasas de desempleo, debido que en las grandes ciudades se concentraban gran parte de los empleos de la industria manufacturera (la principal movilizadora), además de los trabajos burocráticos que dejan de existir por el abandono del Estado de sus funciones administrativas. Los empleos que surgen son los relacionados a la actividad terciaria, en servicios y comercios, los que en su mayoría son mal remunerados y sin regulaciones laborales. Los espacios fordistas se transforman en espacios ocupados por el sector terciario, con ello, los espacios de producción se transforman en espacios de consumo.

Las ciudades se convierten en lugares donde las finanzas pero en mayor medida los servicios a través del comercio tanto legal como ilegal (en países del Tercer Mundo) predominan. Harvey menciona el ejemplo de la ciudad de Baltimore con respecto a esta situación, “los empleos del sector servicios han servido para sustituir aproximadamente un cuarto de millón de los puestos perdidos en el sector manufacturero y en las

operaciones portuarias. Dentro de la ciudad, muchos de estos son trabajos mal pagados (con pocas prestaciones sociales), temporales, no sindicalizados y femeninos” (Harvey, 2000: 176).²

La entrada de capitales privados, enfocados en su mayoría hacia actividades terciarias de la economía urbana, se supone traerá empleo para la población, sin embargo esta supuesta creación de empleos no significa que estos serán estables o bien pagados. En su propia defensa, los proponentes del desarrollo sostienen la zanahoria de que están generando “buenos” trabajos para los locales sin embargo la construcción y activación económica no significan una abundancia en el empleo o empleos bien pagados.

Autores como Smith (2002) hablan de un neoliberalismo urbano que viene con un importante énfasis en el vínculo entre la producción y el capital financiero a costa de aspectos de la reproducción social. Las políticas neoliberales actúan sobre el Estado en forma de austeridad fiscal, desregulación financiera, liberalización del comercio exterior, reducción de la inversión y el gasto público con efectos sobre los servicios públicos y el empleo que se refleja en gran medida en las ciudades. Para poder delinear el proceso urbano neoliberal es importante partir de lo que se entiende por neoliberalismo. Definido por Smith (2002) como

“...liberalismo del siglo dieciocho...puntualizando dos estatutos principales: que el libre y democrático ejercicio del interés personal conlleva al óptimo bienestar social colectivo; y que el mercado es el que mejor sabe: que es, que la propiedad privada es el fundamento de este interés personal y el libre intercambio de mercancías es su medio ideal”(Smith, 2002: 429).

Comienza la desconcentración de los poderes del Estado a nivel nacional hacia las autoridades de unidades territoriales de menor jerarquía, como municipios y localidades. Con lo que dichas escalas retoman importancia en el discurso político, al igual que se promueven las relaciones entre estos territorios a nivel nacional e internacional; a diferencia del periodo urbano secundario, donde el Estado en su escala nacional es el que recibe la mayor atención y a través del cual se proponen las políticas a todas las escalas

² Santos y Castells (1973) ya mencionaban estos procesos en los países subdesarrollados desde el comienzo de sus centros urbanos como “desocupación disfrazada” de acuerdo con Castells y el “circuito inferior” de las ciudades denominado por Santos.

territoriales. La escala urbana retoma importancia ante el desarrollo de procesos con un alcance global en la economía internacional.

Se promueve la menor participación del gobierno en sectores económicos y desarrollo social y la inclusión de empresas privadas para la administración y realización de dichas actividades en la ciudad. Se impulsa la “competitividad” entre los territorios con el fin de atraer la mayor cantidad posible de capital privado. Así los gobiernos tienen que facilitar la entrada de dichos actores mediante políticas desregulatorias, bajos impuestos, asociaciones público-privadas, renovación de áreas centrales decaídas, adelantos en comunicaciones, construcción de obras de infraestructura en transportes que agilicen la movilidad hacia corredores o núcleos urbanos en donde se reúnen y promueven inversiones para desarrollos de vivienda de clase media y alta, centros educativos, comercios, servicios especializados y financieros, así como actividades culturales y de entretenimiento. El discurso de la sustentabilidad urbana también es impulsado por los gobiernos locales, mediante el desarrollo de planes y proyectos ambientales, inclusión de tecnologías alternativas, etc.

Se observa que el Estado dentro de sus principales actividades se desempeña más como coordinador y socio de las acciones realizadas por el capital privado, además de tratar de mantener el orden social en los estados nacionales como sus principales actividades. Para Smith “...en vez de modular el camino tomado por la inversión privada, el estado local simplemente se amolda al ritmo ya establecido por la lógica del mercado, convirtiéndose, como resultado, en su subordinado, colaborador altamente activo del capital global” (Smith, 2002: 428).

De esta forma surge un urbanismo neoliberal reflejado en las políticas, discursos y proyectos impulsados por los gobiernos locales mediante su asociación con la inversión privada. Procesos tales como privatización de servicios y espacios públicos, renovación urbana, aumentos en valor del suelo de áreas centrales, importante participación del sector inmobiliario, etc., provocan mayor polarización en las ciudades. Para Keil (2002) “...el urbanismo neoliberal puede ser visto como una intersección específica de las

transformaciones globales en la estructura de las economías capitalistas y los estados con la cotidianeidad de las personas en las ciudades” (Keil: 2002, 579); (ver cuadro 1.3).

Con esto es importante observar que el Estado no pierde importancia sino que sus funciones se ven modificadas en las diferentes escalas de acción. “El neoliberalismo que lleva del siglo XX al XXI representa...no solo una movilización sin precedentes del poder de los estados nacionales sino también un poder del estado organizado y ejercido en diferentes escalas geográficas” (Smith, 2002: 429).

Cuadro 1.3
PROCESO NEOLIBERAL-TERCIARIO
FINALES SIGLO XX AL XXI

Estructura productiva	-Flexibilización/fragmentación del proceso productivo -Tecnologías de la información -Actividades terciarias (finanzas, comercio y servicios especializados)
Tecnología de transporte	-Transporte suburbano -Corredores de transporte
Organización del espacio urbano	-Actividades financieras -Comercio y servicios(formales e informales) -Subcentros urbanos -Estructura urbana difusa -Incremento del caos urbano
Transformaciones sociales	-Informalidad del empleo -Disminución y pérdida de derechos laborales
Infraestructura y admin. urbana	-Venta de empresas estatales -Procesos desregulatorios -Asociaciones público-privadas -Mayor poder de gestión a las autoridades locales

Fuente: Elaboración propia, 2010 con base en Harvey, 2000; Keil 2002; Méndez, 1997; Sassen 2001; Smith 2002.

A lo largo de este apartado se presenta como el valor de uso de las ciudades se incrementa a través de la articulación de un entramado de procesos donde participan una variedad de factores a lo largo del proceso urbano. Las actividades económicas fomentan la continua construcción y transformación de infraestructuras a la vez que la fragmentación de actividades en el proceso de producción en donde el Estado junto con el

capital privado a través de políticas públicas promueven un determinado orden, población. etc.

Las actividades económicas impulsadas en diferentes periodos son un fuerte determinante en la construcción de infraestructura en transporte, factor que a su vez estructura y transforma continuamente a la ciudad. La industria demanda tecnologías de transporte, primero al interior de la ciudad y con su desarrollo y la necesidad de espacios mas amplios requiere de nuevas infraestructuras que son construidas hacia la periferia urbana y hacia ciudades cercanas a las grandes metrópolis donde ahora se ubica la actividad industrial. Las actividades terciarias, comercio y servicios, se apropian de los espacios al interior de las urbes ocupados antes por la industria, convirtiéndose en espacios de consumo en diferentes subcentros urbanos que requieren de nueva infraestructura en transporte para su comunicación.

Con ello el espacio urbano construido a lo largo del tiempo adquiere mayor densidad en infraestructura de diferente tipo así como el espacio de acción urbana se encuentra en continua expansión, provocando a su vez mayor movilidad de los actores que se desenvuelven en ella. Sin embargo esta densidad en infraestructura no se construye de la misma forma en todos los espacios que conforman la ciudad. La calidad, presencia o ausencia de calles, avenidas, transporte público, etc., corresponde con la ubicación de las diferentes clases sociales establecidas en la ciudad. Así las áreas donde habitan los sectores de altos ingresos cuentan con una alta concentración en infraestructura vial y servicios en transporte público de buena calidad, mientras que los sectores menos favorecidos carecen de infraestructura de calidad.

Todos estos elementos conforman y construyen la ciudad y dan paso a una compleja totalidad urbana en donde la movilidad e infraestructuras en transporte siempre están presentes.

1.2 El transporte y la movilidad urbana en el capitalismo

La movilidad urbana de personas, mercancías, información, automóviles privados, públicos, etc., se explica a través de la forma en que la sociedad produce y se reproduce, las leyes del capital a lo largo de la historia son las que han dirigido dichos procesos a la vez que creado determinada movilidad para cumplir con las necesidades del modo capitalista de producción. De esta forma, durante la mayor parte del siglo XX la producción industrial como principal actividad económica determinó la mayor o menor movilidad de diferentes sectores económicos de población, de mercancías así como la mayor o menor accesibilidad de espacios al interior de la escala urbana así como a escala regional de diferentes ciudades. A partir de la fragmentación del proceso productivo en diversos puntos del planeta en los finales del siglo XX, las actividades terciarias y de comando de dichas cadenas de producción comenzaron a tomar mayor importancia y a ser determinantes en la estructuración de las ciudades, en la accesibilidad de espacios urbanos privilegiados así como de la movilidad de los actores urbanos.

A lo largo del proceso de producción bajo el capitalismo, el transporte urbano se ha modificado junto con las tecnologías implementadas en los diferentes periodos así como con las necesidades y características del proceso de producción, lo que se refleja en las transformaciones que sufren las ciudades. Con la implementación de automóviles, trenes subterráneos y de alta velocidad, aviones, vialidades elevadas, túneles, autopistas etc., la movilidad de todos los elementos en el sistema de producción es mayor y se realiza en menor tiempo, se ha llevado a cabo lo denominado como aniquilación del espacio por el tiempo (Harvey, 1990 y Méndez, 1997).

En palabras de Miralles-Guasch "...la relación transporte-territorio debe insertarse en las dimensiones espaciales y temporales, porque son relaciones que se configuran en el tiempo y en el espacio... Todo ello dentro de una estructura determinada integrada por las esferas social, económica y política, que se interrelacionan entre sí" (Miralles-Guasch, 2002: 20). De esta forma las transformaciones en los modos de producción han hecho necesaria una constante revolución en los transportes y una adaptación de la movilidad a estas necesidades "...a medida que las revoluciones tecnológicas en otros sectores

amplían el volumen de las mercancías que se van a intercambiar, los cambios revolucionarios en los medios de comunicación y transporte se vuelven una necesidad absoluta” (Harvey, 1990: 380). Todo esto a su vez ha determinado transformaciones al interior de los territorios y las relaciones entre las diferentes escalas de acción.

El desarrollo de las ciudades es un claro ejemplo de cómo la movilidad y con ella los sistemas de transportes se han encontrado en constante evolución. Las actividades económicas impulsadas en los diferentes períodos han determinado la estructura de estas y con ello la movilidad urbana a través de las políticas aplicadas, lo que ha originado que en unas partes exista una mayor comunicación, rapidez, infraestructura e inversión en cierto tipo de transporte que en otros. Por lo que es importante analizar de dónde provienen estas políticas, quién las impulsa, a quién benefician, a qué tipo de proyectos o intereses apoyan, ya que el transporte forma parte de todo el contexto de producción, distribución y consumo que se lleva a cabo en la ciudad.

Debido a que muchas veces se descontextualiza al transporte y las funciones de toda la estructura a la que corresponde, es considerado como un elemento neutro y se observa el establecimiento de infraestructuras y su desarrollo como bienestar en sí para los territorios y la sociedad que los integra. Pero como observa Miralles-Guasch “cualquier solución que intente ordenar la movilidad, ya sea la implantación de un sistema rápido de ferrocarril o la localización de un paso de peatones, es siempre una elección política que deriva de una ideología y de una escala de valores concreta” (Miralles, 2002: 45). Por lo que la instalación de infraestructura en transporte o el apoyo a determinado modo de transporte en las ciudades, desencadenan procesos que contribuyen en la construcción de los espacios urbanos.

Por consiguiente, el transporte es un elemento más dentro del sistema capitalista, y no se considera autónomo o independiente de los intereses de los grupos que comandan la acumulación del capital. Por lo tanto es importante responder a la pregunta ¿qué papel juega el transporte dentro del capitalismo y a su vez dentro de las ciudades así como qué relación tiene con la movilidad de los actores que participan en el proceso urbano?

1.2.1 Política económica del transporte

El transporte es un actor fundamental dentro del sistema económico, político y social en los espacios urbanos, es un elemento clave para la circulación y producción del capital ya que a través de él, buena parte de los procesos de producción y distribución se llevan a cabo. El único elemento que unifica todas las teorías del desarrollo urbano es el espacio. En tanto el transporte vence las fricciones en el espacio, el transporte es también un componente central de la teoría urbana (Feldman, 1977: 31). Para Harvey (1985) el análisis de la separación entre la compra y la venta en el espacio lleva directamente a la consideración del papel del transporte y las comunicaciones en la circulación de mercancías y por lo tanto de capital.

El transporte es esencial para la producción porque provee a los capitalistas los modos para acceder a las materias primas, trabajo, y mercados que están separados espacialmente de los lugares de producción... así como también se encuentra dentro del marco del consumo en el ambiente construido ya que le permite al consumidor el acceso a las mercancías (Henderson, 2004: 202). Debido a esto es importante analizar la política económica detrás del transporte, ya que ayuda a explicar cuáles son los principales factores que determinan la mejor o menor movilidad de los espacios que conforman las ciudades a lo largo del tiempo y a comprender las fuerzas que motivan las transformaciones y adaptaciones que se hacen al sistema de transporte urbano. Ya que en cada periodo se busca satisfacer en primer término las necesidades de las actividades que forman parte de la circulación del capital.

Para Harvey,

“...desde el punto de vista de la circulación del capital, el espacio aparece en primer lugar como una mera incomodidad, un obstáculo que hay que superar... Marx, por ejemplo, era firmemente partidario de la idea de que la capacidad de superar los obstáculos espaciales y aniquilar el espacio mediante el tiempo a través de la inversión y la innovación en sistemas de transporte y comunicaciones corresponde a las fuerzas productivas del capitalismo” (Harvey, 2007: 348).

Así, la política económica del transporte se puede interpretar como las fuerzas y actividades que impulsan el desarrollo de determinado modelo de transporte para vencer las barreras que se presenten en el espacio, con el objetivo de desarrollar la movilidad de

bienes y personas más conveniente para la acumulación del capital. A través de la inversión o promoción de proyectos específicos para la movilidad relacionada con el sistema de producción, distribución, consumo y el resto de actividades que esto desencadena.

Los problemas relacionados con el transporte que se presentan en las ciudades, tales como congestionamientos, mayores infraestructuras en algunos lugares que en otros, pobreza en el acceso a ciertos modos de transporte para gran parte de la población, son resultado de las contradicciones que presenta el capitalismo como sistema. Es importante presentarlos como tales para entender su origen y encontrar soluciones o alternativas reales.

En los gobiernos de las ciudades se plantean políticas, tales como impulsar transporte de baja o alta densidad, público o privado, impuestos en gasolina, en la actualidad se mencionan políticas de impulso a transportes “sustentables”, etc., o programas para “planear” cómo deben enfrentarse estos “problemas”. Así, los gobiernos de las ciudades usualmente utilizan la inversión y construcción de infraestructura, propuestas o proyectos relacionados al transporte urbano, como elementos positivos (para promocionarse) relacionados con mejorar, corregir así como impulsar a las ciudades en su economía, competitividad y calidad de vida. A lo que hay que observar si este tipo de proyectos, tienen dentro de sus objetivos la búsqueda de mayor equidad económica y social.

La construcción de infraestructura de transporte en las ciudades se relaciona más con la continua necesidad bajo el capitalismo de la aniquilación del espacio por el tiempo y con ello la reducción de barreras en el espacio para la circulación de capital. La producción de una configuración fija en el espacio (como por ejemplo, el tren, caminos, puertos) son el único medio del capital de vencer al espacio. Se tiene “el impulso, bajo el capitalismo, de revolucionar perpetuamente las fuerzas productivas, lo que inevitablemente implica una tendencia perpetua hacia los adelantos en transporte y comunicaciones” (Harvey, 1985: 36).

Para llevar a cabo esta continua y necesaria circulación de capital se tiene la construcción de infraestructura física que permita hacerlo. Se tiene "... una fuerte necesidad de organizar el sistema de transporte y comunicaciones a garantizar una regularidad de entrega así como la velocidad y bajo costo (Capital 2:249-50)" (Harvey, 1985: 37).

Muchas de las políticas que apoyan la construcción de infraestructuras en transporte asumen que este traerá empleo y se supone que el empleo traerá mayores ingresos. A lo que es importante resaltar que la accesibilidad por sí sola no puede crear empleos, o mejor dicho no combatirá la concentración del capital en unas cuantas manos.

Como Brenner y Theodore(2002) apuntan, el desarrollo desigual es endémico al capitalismo como sistema histórico-geográfico. Así, los Estados capitalistas han creado una variedad de políticas espaciales con la intención de regular o lidiar con este desarrollo desigual del capital, de las cuales el transporte y la movilidad forman parte. Bajo este presupuesto, se observa que las políticas y proyectos relacionados con el transporte en los espacios urbanos representan una medida muy usual utilizada por los gobiernos; con importantes inversiones en infraestructura de transporte en áreas de bajo desarrollo económico o con problemas de movilidad, se tiene la apariencia de hacerse una contribución para la población que las habita, aunque muchas veces debido a este tipo de inversiones que ayudan a la mejor y mas rápida circulación del capital y a su acumulación, no se ponga atención en medidas que participen en una distribución equitativa del capital (inversiones en salud, educación, acceso a vivienda, mejores sueldos, empleos con seguridad social, etc.) y a la continua formación de espacios desiguales.

Como en cualquier acción individual o colectiva el diseño de políticas de transporte urbano y la consiguiente construcción de infraestructuras son siempre elementos contextuales, no son conjuntos aleatorios de acontecimientos sino que son exponentes de diferentes agentes o actores encajados en el espacio y el tiempo que actúan en un contexto social específico (Miralles-Guasch, 2002: 25).

Las políticas de la movilidad son una extensión de las ideologías y los valores en competencia, acerca de cómo la ciudad debe configurarse y por quién (Henderson, 2004:

193). Por lo tanto es necesario preguntarse por qué son planteadas o impulsadas ciertas políticas (como el excesivo uso del transporte en automóviles particulares para cubrir una mínima parte de la movilidad de la población urbana) o normas así como proyectos de transporte (autopistas, puentes, avenidas, aeropuertos, helipuertos, etc.) para observar quienes serán los mayores beneficiarios.

1.2.2 Transporte y movilidad capitalista, características en el espacio urbano.

Como se ha visto, la relación industrialización-urbanización trae nuevos procesos con aceleradas transformaciones en las ciudades. A continuación se mencionan tres aspectos que presentan la movilidad y el transporte bajo este contexto.

- 1) Movilidad urbana;
- 2) El transporte en la separación de clases en el espacio urbano; y
- 3) El transporte en la producción de los espacios urbanos desiguales

Dentro de estos tres puntos se encuentran procesos que es necesario explicar y en los que en este trabajo se quiere profundizar.

1) Movilidad urbana

Partiendo de la idea del nacimiento de lo urbano a partir de lo industrial se tiene que los sistemas de transporte están en constante evolución para satisfacer las necesidades de innovación del proceso productivo, hacerlo más “eficiente”, hacer la circulación de capital más rápida y por lo tanto hacer que la movilidad de los elementos participantes elimine con mayor facilidad las barreras en el espacio para realizar el menor tiempo posible, a través de lo que se ha denominado por diversos autores (Harvey, 1985, Méndez, 1997) como compresión espacio-tiempo.

Como ya se ha visto, la industrialización trajo a las ciudades la separación en el espacio entre vivienda y lugar de trabajo (Miralles-Guasch, 2002, Harvey, 1985, Feldman, 1977, Castells, 1999). Esto incide en la formación de relaciones más complejas en la ciudad,

situación que se refleja específicamente en la estructuración del espacio urbano. El principal medio al que se recurre para enfrentar esta situación de multiplicidad de actividades cada vez más parceladas y en lugares cada vez más alejados de la vivienda, (como necesidades de empleo, consumo, educación, salud, recreación, etc.), es el sistema de transporte impulsado y con ello las políticas relacionadas a él.

También será importante tomar en cuenta que conforme el capitalismo se expande, mayor número de población se introduce dentro del sistema de asalariados. La generalización del mercado laboral se basa en la existencia de una clase de asalariados. La existencia de esta clase presupone la separación social de los productores directos de los medios de producción (Feldman, 1977:33). Además comienza la producción masiva de mercancía por lo que hay mayor movilidad de productos hacia puntos cada vez más lejanos, todos estos procesos acompañados de los adelantos en transporte.

“La revolución en los modos de producción de la industria y agricultura hicieron necesaria una revolución...en los modos de comunicación y transporte, con la creación de sistemas de vapor en ríos y océanos, ferrocarriles y telégrafos”(Harvey, 1985: 36).

Otro aspecto de importancia para el aumento explosivo de la movilidad es la dispersión del sistema productivo, ya que con la especialización de las actividades, los centros de trabajo también tienden a separarse, “...el objetivo principal (de los medios de transporte) es vencer los efectos de disgregación espacial intrínseca en la evolución de la ciudad. La compleja jerarquía de la estructura productiva capitalista se traduce en una compleja, aislada y desmembrada estructura espacial que sólo puede ser recompuesta y reunificada mediante un incremento de flujos y el aumento notable de la necesidad de desplazamiento, puesto que la fragmentación y el desequilibrio espacial generan una creciente necesidad de interconexión” (Miralles-Guasch, 2002: 12). El policentrismo que se crea en la ciudad contribuye al aumento de la movilidad de población y bienes.

Con el desarrollo del proceso urbano y la salida de la industria del interior de las metrópolis hacia la periferia urbana o ciudades próximas se crea una estructura urbana difusa que provoca un aumento en las distancias de los recorridos entre los lugares de residencia y los centros de trabajo de la población.

Con el desarrollo y expansión del capitalismo industrial, el constante crecimiento de las ciudades expresa el poderoso impulso hacia la concentración del capital, mientras que la escala de lo urbano se define cada vez más en términos de los límites geográficos de la migración diaria hacia los centros de trabajo (Smith, 2002: 431).

2) El transporte en la separación de clases en el espacio urbano

Aunque no necesariamente la división de clases implique una separación en el espacio se puede suponer que la separación social incrementa la probabilidad de la separación espacial, por lo que para Feldman (1977), "... a la compleja organización jerárquica de la producción capitalista se asocia una compleja estructura espacial que debe ser vencida por el transporte capitalista. Así, la reproducción de la división de clases es la principal función del transporte capitalista" (Feldman, 1977: 35).

La localización de los diferentes estratos sociales que surgen y componen la sociedad urbana se modifica al igual que las actividades económicas cambian de ubicación en los diferentes periodos del desarrollo urbano. En los inicios de la industrialización, la burguesía, ubicada en el centro de la ciudad, se traslada hacia áreas apartadas de los centros de trabajo industrial, mientras que la clase obrera se ubicaba en la periferia, aunque cercana al centro de la ciudad bajo una estructura urbana monocéntrica.

En el periodo industrial secundario con la salida de la industria hacia la periferia urbana y con ello la creación de las zonas metropolitanas, las distancias entre el lugar de residencia y los centros de trabajo aumentan, además la llegada del automóvil permite la creación de nuevas áreas residenciales hacia la periferia urbana. Lo que aumentó en gran medida la movilidad en la ciudad.

El periodo neoliberal terciario se caracteriza por una tendencia a la reconcentración de población considerada como mano de obra calificada, estudiantes, profesionistas, empresarios, artistas, etc., clases medias y medias altas en general hacia áreas centrales de la ciudad; por la ocupación de clases de menores recursos en áreas periféricas, donde

el valor del suelo, viviendas y servicios es mas barato; y finalmente por una estructura urbana de subcentros (Aguilar, 2004) y corredores urbanos terciarios (Pradilla, 2008) donde habita y concurre población de diferentes clases sociales.

La especialización de las actividades que trae consigo el desarrollo de la producción capitalista, trae una mayor segmentación de las clases sociales y con ello su separación en el espacio debido a los diferentes servicios y mercados laborales, de educación, ocio, culturales, etc., a los que tienen acceso, como resultado de las diferencias en los salarios y características de los empleos, dentro del fragmentado sistema de producción.

Conformándose así movilidades de diferente tipo para la población, haciendo más cercanos o lejanos unos lugares de otros a través de la instalación o no de infraestructura y modos de transporte. Estas movilidades se relacionan con la diferente distribución (tanto social como geográfica) de oportunidades para adquirir lo que Giddens (1973), menciona como ‘capacidad de mercado’ –ese conjunto de habilidades y atributos que permiten a los individuos el vender/comerciar su fuerza productiva dentro de ciertas categorías de ocupación o de manejar ciertas funciones. Restricciones y barreras a las oportunidades de movilidad dan paso a la diferenciación social (Harvey, 1985: 116-117).

La expansión de la producción requiere de mejoras en la producción del trabajo y en las formas de organización social, comunicación, intercambio y distribución. Estas mejoras normalmente significan un incremento en la división del trabajo y en la especialización de las funciones.....así la diferenciación social se presenta (también) en la esfera del consumo...La diferenciación social puede ser estructurada, de acuerdo a los criterios de distribución y consumo (Harvey, 1985: 113-114); y el transporte se encargará de poner en contacto estas diferentes agrupaciones dentro de la sociedad urbana.

En las ciudades de países subdesarrollados se recurre a la utilización de modos de transporte que no cumplen con las medidas legales, de seguridad, medioambientales, confort, etc., para poder dar solución a la intensa migración de población ubicada en las periferias de las ciudades, sin servicios e infraestructura adecuada a las necesidades mas elementales, desde agua y electricidad hasta calles y avenidas. A la vez que también se

crean en otras áreas de la ciudad importantes obras de infraestructura como el metro, trenes, autopistas, puentes, etc. Estas diferentes soluciones surgen y se complementan para comunicar y poner en contacto la fragmentación de actividades y de la sociedad en el espacio urbano.

“Para Vittadini (1991), el objetivo principal de los medios de transporte debe entenderse, por tanto, como la estrategia para relativizar una distancia cada vez más amplia, producto de la profundización, transformación y ampliación que sufre el territorio. No tan sólo en el sentido físico, entre los espacios funcionales diversos: producción-consumo, residencia-trabajo, espacios lúdicos-laborales, sino también de los procesos de desigualdad socioterritorial inherentes al sistema” (Miralles-Gausch, 2002: 23). Esto también se refleja en las clases sociales que tendrán acceso o no a una mejor y mayor movilidad así como también a las actividades y sectores dentro de las ciudades a los que se les otorga prioridad en la provisión de sistemas de transporte. Lo que también indica qué actividades en el sector productivo de los espacios urbanos están en auge (industria, servicios). Esto indiscutiblemente lleva a procesos de exclusión y con ello la creación de espacios urbanos desiguales.

El desarrollo desigual de la clase obrera lleva a un desigual consumo del transporte, por lo que ciertos grupos de población se convierten en “pobres del transporte” y no tienen el mismo acceso a los modos de transporte que se prefieren dentro de las políticas urbanas (como el caso del automóvil). Por lo que “el transporte urbano es importante para definir cuáles grupos sociales, fracciones del capital, áreas geográficas, en las ciudades ganarán y cuáles perderán” (Hodge, 1990: 97).

Lo que interesa dejar claro es la intensa relación que tiene el transporte con la producción y continua transformación de los espacios urbanos a partir del desarrollo industrial y con el advenimiento e impulso de nuevas actividades como los servicios. Así como que es un elemento que forma parte y sustenta la producción de espacios urbanos desiguales.

3) El transporte en la producción de los espacios urbanos desiguales

La renta del suelo así como el uso del mismo representan factores que junto con el transporte inciden en la producción de espacios urbanos desiguales.

Las tecnologías en transporte y su organización, siempre guardan relación con formas específicas de producción de mercancías, distribución y consumo. Por lo que es importante observar a qué factores responde el tipo de transporte que se impulsa en cada periodo del desarrollo urbano capitalista.

Bajo este aspecto, se observa que el transporte en el sistema capitalista además de ser un elemento que forma parte del proceso de producción, también es una mercancía, autores como Feldman (1977) y Honge (1990) mencionan que ya sea producido por el capital privado o por el Estado, el transporte capitalista es generalmente una mercancía y que como tal, es sujeto de las leyes de la producción capitalista de mercancías. Consideran al transporte urbano como una mercancía privada, un sujeto para la producción de otras mercancías en la sociedad capitalista.

El transporte capitalista, el uso del suelo, y el valor del suelo están intensamente relacionados, lo que se refleja en el tipo de infraestructuras y servicios de transporte establecidos en diferentes áreas de la ciudad con sectores de población económica contrastantes, así como en la localización de proyectos nuevos de transporte público, ampliación de vialidades, renovación de barrios urbanos, así

“las estructuras del uso del suelo y la renta del mismo son las fuerzas principales que estructuran al transporte. Este hecho es especialmente importante debido a que el Estado, por lo regular desarrolla sistemas de transporte para elevar los valores de las propiedades, revitalizar áreas urbanas en decadencia, cambiar la estructura de los impuestos, etc. ...[por lo tanto] el transporte es muy a menudo suministrado con la intención de manipular la estructura de la renta” (Feldman, 1977: 39).

Las inversiones en infraestructura de transporte contribuyen para que determinados espacios tengan mayor valor que otros dentro de las ciudades. Por lo tanto, este tipo de inversiones ayudan a elevar la renta de algunas áreas y así transformar los usos del suelo y con ello atraer determinadas actividades económicas al igual que ciertos sectores de la población.

De esta forma en ciertos espacios al interior de las ciudades, como las áreas centrales, reúnen aspectos como mayor accesibilidad, infraestructura, servicios, etc., lo que genera una renta más alta a diferencia de la periferia urbana que por lo regular carece de todos estos beneficios, mas aún en ciudades de países subdesarrollados ...“la búsqueda mas generalizada de renta diferencial crea diferencias geográficas en la intensidad de la inversión de capital, a menudo garantizando que las regiones ricas en capital aumenten su riqueza, mientras las regiones pobres en capital se vuelven relativamente más pobres” (Harvey, 2000: 98-99).

La mayoría de las veces las inversiones en transporte las hace o las promueve el Estado por medio del dinero recaudado o mediante el uso del crédito, con el fin de facilitar el proceso de producción y atraer mayor inversión por parte del capital privado. La supervivencia del capitalismo necesita de una creciente intervención del estado, la cual, lejos de ser neutral, sostiene activamente la relación de poder del capital sobre el trabajo (Harvey, 1985: 115). En ese sentido se hacen importantes gastos para garantizar y facilitar el proceso de acumulación de capital, que consiste en inversión de infraestructura física de transporte diseñada para ayudar a la empresa privada, así como en capital humano los cuales aumentan la productividad. Inversiones financieras y de corporaciones son atraídas a las ciudades o regiones donde grandes sumas son implementadas para estos fines, y las ciudades se encuentran bajo presión para incrementar estos gastos, retenerlos o atraerlos. Normalmente, los proyectos e inversiones de esta naturaleza son desiguales espacialmente. Mientras esto puede causar crecimiento en algunos lugares y clases, trae desempleo, desplazamientos y pobreza para otros (Jaret, 1983: 512).

Esta atracción de inversiones en las ciudades mediante el aprovisionamiento de infraestructura para una eficiente organización de la movilidad y hacer que la circulación y acumulación de capital sea más rápida y efectiva, no necesariamente se refleja en los precios de las mercancías. Además, estas inversiones en transporte también ayudan a que la mano de obra llegue con mayor rapidez a los centros de trabajo y la productividad sea mayor. Lo que tampoco se refleja en los salarios de la mano de obra.

En palabras de Feldman “el efecto resultante de las inversiones en transporte es el incremento de la productividad física de la sociedad. En tanto este incremento no eleva los salarios, la tasa resultante de plusvalía se incrementa. Así la acumulación aumenta, resultando una mayor concentración” (Feldman, 1977: 32).

Una ventaja más para el capital con las inversiones en transporte, es que facilita el consumo y permite una mayor accesibilidad hacia los centros comerciales, para poder dar continuidad al cada vez más rápido proceso productivo. La continuidad en la circulación del capital solo se puede asegurar por medio de la creación de un sistema de transporte eficiente y espacialmente integrado, (Harvey, 1990: 380). Así, estas inversiones en transporte, ayudan a la estructuración de los espacios en las ciudades, ya que acercan o mantienen lejos determinados espacios y sectores de la población.

El transporte como mercancía va unido a la función que tiene en la estructuración o producción de espacios desiguales, en los espacios privilegiados de la ciudad existirá un mejor servicio y mantenimiento de infraestructura, al contrario de las áreas donde habitan los sectores pobres de la población en donde la calidad y existencia de infraestructura será menor. Cada grupo o sector de la población tiene acceso a diferente tipo de transporte según sea su nivel de ingreso, lo que le permite la entrada a determinado tipo de mercado de trabajo, consumo, educativo, cultural, etc.

La simple creación de infraestructura de transporte no es positiva por sí sola; aunque a simple vista sí ayude a la mejor movilización de algunos sectores de población, cuando estos proyectos son promovidos principalmente para favorecer la acumulación de capital, las desigualdades en el espacio se ven perpetuamente reproducidas, sostenidas y solamente reconfiguradas.

En la actual forma urbana, el patrón se puede describir, por consiguiente, como las consecuencias geográficas desiguales de la forma neoliberal de globalización (Harvey, 2000: 102), a través de la privatización de servicios públicos de transporte o construcción

de infraestructura vial por medio de asociaciones público-privadas y privatización de espacios públicos.

Es importante observar de qué forma se presentan la producción de los espacios desiguales por el transporte en la ciudad de México, ya que al representar la ciudad más importante del país y una urbe dentro del sistema mundial de ciudades, se observa un largo e intenso proceso de acumulación en dicho espacio, al igual que de exclusión, por lo que habrá que distinguir sus propias características, lo que se realiza en el siguiente capítulo.

Capítulo 2. Ciudad de México, configuración urbana y del sistema de transporte durante el auge industrial del siglo XX

En este capítulo se analiza el desarrollo de la industrialización en el país y con ello la manera en que surge y transforma el proceso urbano en la ciudad de México. Así mismo se examina el sistema de transportes y movilidad que dicha urbanización requiere y construye en la ciudad. Se enfatiza el hecho de que existe una completa relación entre la urbanización “dependiente” y el tipo de sistema de transportes que se crea y desarrolla en esta ciudad.

Se observan las grandes inversiones hechas por el gobierno en el sistema de transportes de la ciudad a mediados de la década de los 70 con la construcción del Metro, los Ejes viales así como la creación de la Ruta 100. Esta infraestructura y la forma en que se desarrolla, determina parte importante en la estructura de la ciudad en los siguientes años.

2.1 Configuración urbana en la ciudad de México

En este apartado se analiza la forma en que la ciudad de México se introduce al proceso de industrialización en las primeras décadas del siglo XX y con mayor fuerza a través del modelo de sustitución de importaciones a partir de la década de 1940, lo que deriva en el rápido crecimiento y conformación del centro urbano-industrial más importante del país. Además de esclarecer cuales fueron los procesos que ocurrieron para que alcanzara una alta concentración productiva, de población así como una intensa expansión territorial en relación a otras ciudades del país.

Se examina la inversión del capital privado en el desarrollo de infraestructura en el país para el desarrollo de la industria, como el ferrocarril y la paulatina intervención del Estado en el mantenimiento de dicha infraestructura.

2.1.1 Inicios de la industrialización, determinación de la importancia de la ciudad

En los países del tercer mundo existe una dependencia con respecto a los países desarrollados, primero bajo el colonialismo y después una dependencia capitalista-imperialista, (Castells, 1973), esto se refleja en el necesario suministro de tecnología en cuanto a los medios de producción que provienen de los países industrializados. Por lo tanto, se puede decir, que la urbanización que surge con el desarrollo de la industria en los países subdesarrollados surge bajo dicha relación de dependencia. Así, las características de esta urbanización en los países de la periferia son correspondientes con estos procesos de dependencia tecnológica, económica y política, aunque las condiciones de regulación de cada territorio otorgan características particulares a los procesos.

Para observar el desarrollo de la urbanización en los países periféricos es necesario analizar la forma en que la industria llega y se desenvuelve en estos territorios. A finales del siglo XIX la industria moderna no existía en la mayoría de los países latinoamericanos o era muy incipiente. Por lo tanto se promueve su desarrollo en algunas de estas naciones. Para Santos (1973) países del tercer mundo tales como Brasil, Argentina, México, India, que reunieron las condiciones necesarias para su industrialización entre finales del siglo XIX y principios del XX, serán denominados “países subdesarrollados industrializados”.

Se quiere resaltar la idea de cómo el sistema de producción que comienza en los países del tercer mundo forma parte de las necesidades del sistema económico global. Así, “el papel determinante de la dinámica industrial no solo es resultado del proceso de industrialización, sino que representa la adaptación del crecimiento nacional a los imperativos del sistema internacional” (Santos, 1973: 6).

La industrialización en países del tercer mundo comienza dependiendo del acceso a la tecnología para realizar determinada producción industrial. Y así, “conforme el país se vuelve más industrializado, la dependencia económica es cada vez más grande de tecnología extranjera y de inversiones de capital” (Santos, 1973: 6). En este período de

arranque industrial para algunos territorios de la periferia, las naciones desarrolladas contaban ya con un desarrollo tecnológico y producción industrial que para los nuevos actores dentro de la industrialización sería imposible alcanzar. En América Latina la industrialización se inicia con la crisis de los treinta y de la Segunda Guerra Mundial, lo que afectó el abastecimiento de los mercados internos de productos manufacturados. De esta forma el proceso industrial se inicia con productos alimenticios y textiles y después de la Segunda Guerra Mundial se orientó a productos de bienes duraderos, intermedios y bienes de producción. Después de la Segunda Guerra,

“Latinoamérica transita desde la situación de exportadora de productos agrícolas y mineros e importadora de manufacturas para el consumo directo, a la de exportadora de materias primas e importadora de medios de producción; y luego de ésta, a la de exportadora de materias primas y manufacturas de consumo directo, y, aún, de medios de producción simples e importadora de medios de producción complejos” (Pradilla, 1981: 86).

Dentro de los procesos que dieron lugar a la urbanización en América Latina se tiene, el crecimiento poblacional rural, la pérdida de la propiedad de la tierra por la presencia de grandes empresas agro-industriales y la concentración de la propiedad, el empobrecimiento de la población campesina, indígena, condiciones que acompañadas con la industrialización concentrada en unas cuantas ciudades producen la intensa migración campo ciudad. Bajo estas características se observa el surgimiento y desarrollo urbano en los países del tercer mundo, entre ellos los que pertenecen a América Latina y en específico el caso de la ciudad de México.

Según datos de Garza (1985), los inicios de la industrialización en México ocurrieron a finales del siglo XIX. En el caso de la ciudad de México, en el período de 1876-1910 se establecieron los factores que la convirtieron en el territorio con la mayor diversidad de elementos, económicos, políticos y sociales dentro del país y por lo tanto en el principal punto de concentración económica e industrial.

Al igual que en los países centrales, el desarrollo de tecnología energética y de transporte, permitió que la industria se localizara principalmente en las ciudades que contaban con el mayor número de ventajas para la entrada de la industria moderna, como será el caso de la ciudad de México.

Dentro de los factores que ayudaron a esta concentración en dicha ciudad se encuentran, la forma en que el ferrocarril se construyó y el desarrollo de la energía eléctrica. Esto se llevó a cabo a finales del siglo XIX. Así, el desarrollo tecnológico relacionado con los ferrocarriles y la energía eléctrica permitieron e impulsaron una mayor concentración de actividades económicas y de población.

En palabras de Harvey “Las innovaciones tecnológicas que liberan a la industria de la dependencia con respecto de la cercanía de una materia prima particular y localizada o fuente de energía, permiten una mayor concentración de la producción en los centros urbanos” (Harvey, 1985: 40). El desarrollo ferrocarrilero en México inició en 1880 al otorgarse tres concesiones a empresarios norteamericanos para construir las líneas troncales principales que comunicarían la ciudad de México con la frontera norte (Garza, 1985: 109). La casi totalidad de vías férreas construidas en el país, tenían como centro de origen a la ciudad de México, ya que además de ser asiento de los poderes federales también representaba el mayor mercado comercial de la república.

De acuerdo con Garza (1985) en 1880 se introdujo en México la energía eléctrica, que sustituyó a la hidráulica, esto permitió que la industria se hiciera mas flexible en cuanto a su localización, lo que aunado a la accesibilidad debido a las conexiones que permitió la construcción de la infraestructura del ferrocarril respecto de la ciudad de México, fueron motivos suficientes para que gran parte de la industria tuviera como primera opción a la capital del país para establecerse.

Estos desarrollos, ferrocarrilero y de energía eléctrica, sucedieron durante el mandato de Porfirio Díaz (1879-1910), cuyo gobierno impulsó políticas para fomentar la inversión extranjera otorgando grandes subsidios y tarifas preferenciales para estas empresas. Según datos de Gilly (1971), hacia 1910, las inversiones extranjeras en las actividades económicas del país eran de 77%, dentro de las cuales los ferrocarriles concentraban el 40% del total, muy por arriba de la industria³, la cual absorbía únicamente 6.6% del total

³ Lo incipiente de su desarrollo industrial se reflejaba en 1930 en el escaso 12.9% que representaban las manufacturas en el producto nacional, y por el predominio de la producción de bienes de consumo inmediato, que constituía 82.2% del total. La vieja industria de “textiles” continuaba siendo la principal de la república con 30.3% de la producción industrial total, seguida por la “manufactura de productos alimenticios”, con 19.9% y la “elaboración de bebidas” con 10.6% (Garza, 1985: 148).

de las inversiones extranjeras. Esto evidencia la importancia de los diferentes modos de transporte como infraestructura necesaria para el desarrollo de las actividades económicas, además de las desigualdades que esta infraestructura, impuesta por las necesidades del capital privado y grupos en el poder, provocan en los territorios ya que la inversión en la construcción del ferrocarril tenía como fin principal el desarrollo de la actividad industrial concentrada en las principales ciudades, lo que a su vez provoca la migración rural-urbana.

En palabras de Gilly:

Las características de la red ferroviaria en México (determinadas por la inversión imperialista y el papel de los mercados norteamericano e inglés para las exportaciones mexicanas) obedecen a que el capitalismo, como en todo país atrasado, no se extiende sobre la base de un desarrollo “armónico” y “completo” dentro del país, siguiendo el “modelo capitalista” supuestamente establecido por tal o cual país avanzado. Se desarrolla, al contrario, sobre la base de su incorporación abrupta, desigual y combinada, al mercado mundial capitalista como un todo único. Es decir, el mercado y la estructura capitalistas nacionales se constituyen en todos los casos, y especialmente en estos, condicionados y determinados según la ley del desarrollo desigual y combinado, por el mercado mundial, que es hoy el supuesto básico de todo capitalismo y de toda revolución (Gilly, 1971: 17).

Otro de los factores que forman parte de la adaptación del país al capitalismo industrial, fue la abolición de las aduanas internas, el primero de julio de 1896, lo que permitió el libre tránsito de mercancías dentro del país y con ello el favorecimiento de los territorios con mayor infraestructura y mayor producción, como fue el caso de la ciudad de México, aspecto que también ayudó a la continua acumulación de capital en la ciudad.

Uno de los aspectos importantes a destacar con el desarrollo de estas tecnologías y modificaciones a las normas que regulaban al país, es que durante este período de arranque industrial se observa la forma bajo la cual el Estado se relaciona con el capital privado a través de subsidios y apoyos en inversión extranjera para tener una mayor y eficiente circulación de capital, en donde el sector privado fue el primer inversionista en la construcción de la infraestructura urbana en la ciudad y además se observa el inicio de la cooperación entre el Estado y el capital privado.

Se promovieron políticas que permitieron la creación de infraestructura necesaria para el adecuado desarrollo industrial que comenzaba en el país. En este período el Estado no es

el principal constructor en la ciudad pero comenzó a ser un actor que participaba en este desarrollo.

A principios del siglo XX se favorecen las actividades de exportación de materias primas, comercio interno y relaciones mercantiles con el exterior, lo que impulsa el desarrollo del “capitalismo moderno” en el país hacia la década de 1930, con su centro económico en la ciudad de México. Bajo estas características es que surge el proceso de urbanización en la ciudad de México.

2.1.2 Desarrollo urbano dependiente

La poca industrialización de los países del tercer mundo, la crisis de los años treinta y las dos guerras mundiales generaron situaciones de escasez de productos importados para dichas naciones, lo que impulsó la producción interna de los bienes que no se podían importar, lo que desencadenó el período de sustitución de importaciones, con la introducción de estos países en el proceso de industrialización de manera mas intensa. “Latinoamérica se reubica en la nueva fase de la división internacional del trabajo: [como] exportadora de materias primas y manufacturas de consumo directo, y, aún, de medios de producción simples (México, Argentina, Brasil) e importadora de medios de producción complejos” (Pradilla, 1981: 87).

Así, a partir de la década de 1930 comienza a buscarse la integración de las naciones del tercer mundo a la industrialización, pero con un auge mayor a finales de la década de 1940 a través de lo que se conoce como el modelo de sustitución de importaciones. Esto se llevó a cabo mediante una política de industrialización junto con la creación de las instituciones correspondientes, con el Estado como principal agente rector de este proceso, a través de una política de inversión estatal tendiente a apoyar las grandes inversiones.

Derivado de la industrialización y del éxodo rural, un flujo masivo de población se dirige hacia las ciudades en lapsos muy cortos de tiempo que generan aglomeraciones gigantescas. Este será uno de los principales aspectos dentro de la urbanización en los

países subdesarrollados industrializados. Se tiene un explosivo crecimiento demográfico en la capital del país originándose un desarrollo urbano concentrado y macrocefálico.

La población inmigrante llega en busca de trabajo a la ciudad debido al éxodo rural como principal causa y a la creencia de que la actividad industrial aportaría numerosas oportunidades de empleo. Sin embargo este tipo de desarrollo industrial, dependiente por naturaleza, no es capaz de absorber a toda la población que emigra a las ciudades. Para Castells “esta población urbana súper abundante no resulta entonces del dinamismo económico de la ciudad sino de la propagación en las ciudades del éxodo rural” (Castells, 1973: 12)

Se construye una urbanización dependiente con grandes concentraciones de población que no corresponden a la industrialización creada, no hay suficientes empleos dentro de este modelo para toda la población que tiene que dejar el campo y pretende conseguir trabajo en las grandes ciudades.

Por lo que, gran parte de la población se ve obligada a ocuparse dentro del sector servicios, pero un sector servicios derivado de dicha industrialización dependiente. Lo que se traduce en el desarrollo de actividades no especializadas, pequeños comerciantes, comercio ambulante, servidumbre doméstica, así como en el sector de la construcción en donde los salarios son muy bajos, los empleos son temporales, y por lo tanto no se tiene una estabilidad laboral, Castells (1973) lo expresa como una “desocupación disfrazada”.

Este crecimiento de población “ocupada” dentro del sector terciario en ciudades de América Latina se puede relacionar con el circuito inferior al que se refiere Santos

“...la presencia de una masa de población con salarios muy bajos o dependientes de trabajos ocasionales para vivir, al lado de una minoría con ingresos mayores, crea en la sociedad urbana una distinción entre aquéllos que tienen acceso permanente a mercancías y servicios disponibles y aquellos que tienen necesidades similares pero que no son capaces de satisfacerlas...Estas diferencias simultáneamente originadas, se manifiestan y reproducen los dos circuitos de la economía urbana, cada uno de los cuales produce, distribuye y consume sus propias mercancías y servicios” (Santos, 1979: 17).

La sustitución de importaciones surge en México a partir de la década de 1930, “el desarrollo industrial mexicano es el resultado de un patrón de acumulación de capital basado en la sustitución de importaciones iniciado hacia los años treinta...La estructuración espacial de este desarrollo se caracterizó por la creciente concentración de la producción industrial en la ciudad de México” (Garza, 1985: 140). Con mayor fuerza en la época de la posguerra, desde la década de los 50, con la etapa de la industrialización de bienes de consumo duradero y bienes de capital hasta la década de los 1970.

Un aspecto importante a resaltar es que durante este período de desarrollo y auge industrial, surge la fundamental intervención del Estado en la construcción del ambiente urbano, en cuanto a la administración así como en la construcción de infraestructuras y equipamientos. En el año de 1929 se crea el Departamento del Distrito Federal (DDF). De acuerdo con Portillo, (1983) las principales funciones que tuvo el DDF en sus primeros años fueron: la creación de un sistema y poder político para el comando de las funciones de la ciudad, así como la creación y organización de infraestructura.

El capital privado necesita de infraestructura para su reproducción, pero esta construcción aunque impulsada por empresarios en los inicios de la industrialización del país y la ciudad, deja de ser rentable para dicho sector, así

El acelerado crecimiento urbano y su carácter anárquico e irracional, implica el incremento permanente de los costos de inversión en la creación de las condiciones generales de la producción y de la reproducción de la fuerza de trabajo, que recaerá, por la vía tributaria, en la masa de la población...los fondos a disposición del Estado se hallan siempre por debajo de las exigencias y serán distribuidos, fundamentalmente, en función de las exigencias inmediatas del “desarrollo económico”, es decir, del capital, asignando un papel secundario a la inversión ligada a la reproducción de la fuerza de trabajo. Esta distribución privilegia, pues la reproducción del capital (Pradilla, 1981: 94).

Durante esta etapa, en la ciudad hay un alto número de población ocupada dentro de los empleos administrativos del gobierno, “conforme el poder económico del Estado creció en importancia, también lo hizo la burocracia federal, la mayoría de la cual vivía y trabajaba en la ciudad” (Gilbert en Zanetta, 1990: 103). Así como también surgió un auge en la industria de la construcción y su población ocupada, que también depende en gran parte del Estado o que por lo menos tiene una gran intervención en la regulación de las obras realizadas en el país.

En la ciudad de México se tiene “la creciente inmigración de población trabajadora de todo el país, particularmente al final de la década de 1930, cuando se inicia la industrialización moderna y se edifican en la entonces periferia grandes y modernas plantas fordistas manufactureras” (Olivera, 2007: 92). Lo que modifica la localización de las diferentes clases sociales al interior de la ciudad. Se observa la salida del centro de la ciudad de las clases altas hacia la zona poniente y la llegada de la clase obrera a las grandes casas coloniales en el centro de la ciudad que se dividieron y quedaron convertidas en vecindades como opción de vivienda para parte de la población inmigrante. Al igual que comienza a observarse el crecimiento de la ciudad “la mancha urbana se expandió al grado de absorber villas y poblaciones que hasta entonces figuraron como localidades independientes. Tal sucedió con Tacubaya, Mixcoac y Azcapotzalco entre las más notables” (INEGI, 2000). Para Delgado (1988), en el periodo de 1930 a 1950, la ciudad triplicó su área de 9 mil a 24 mil ha y la población, por 1 a 3 millones de habitantes, todo esto apoyado en el transporte automotor como medio principal de transporte.

Aunque ya había comenzado el desarrollo industrial para el país y la ciudad, no es sino a partir de la década de 1940 que se tienen importantes y rápidas transformaciones en la estructura industrial y de población en la ciudad, lo que a su vez desencadena nuevos procesos y “problemas” a resolver por el Estado, los que inobjetablemente transforman la movilidad y sistema de transporte en la capital del país. Se observa el inicio de un “...modelo extensivo de urbanización que se ha expresado en la gran expansión de la mancha urbana a partir de los años40” (Schteingart, 2002: 469). La súper concentración industrial en la ciudad, alcanzó casi la mitad de la producción industrial nacional solo en la capital del país (Cuadro 2.1).

Cuadro 2.1
Ciudad de México, población y participación en la industria nacional

Año	1940	1950	1960	1970
Población (millones de habitantes)	1.6	2.9	4.9	8.8
Participación en la industria nacional* (%)	32.8	40.4	47.1	48.6

*Valor Agregado Industrial

Fuente: Elaboración propia con base en Garza, 1985.

Cuadro 2.2
 Área Metropolitana de la Ciudad de México: producto interno bruto por división industrial, 1930-1970 (en millones de pesos 1993)

	1930	1940	1950	1960	1970
AMCM	100	100	100	100	100
Alimentos, bebidas y tabaco	34.43	26.52	23.89	23.9	16.93
Textil, vestido y calzado	25.22	23.03	17.55	13.79	14.73
Madera y sus productos	14.51	12.78	14.67	3.49	4.04
Papel, imprentas y editoriales	10.04	6.18	4.86	6.93	7.02
Química, hule y plástico	4.65	11.8	12.23	14.71	16.66
Minerales no metálicos	3.52	4.49	4.58	5.26	6.22
Metálica básica	1.86	1.4	2.01	3.5	2.96
Maquinaria y metálicos	3	8.6	15.88	23.94	27.52
Otras industrias manufactureras	2.77	5.21	4.33	4.48	3.93

Fuente: Garza, 2000

Los sectores servicios, comercio y gobierno, pasaron de 40.9 a 49.0 por ciento del total nacional entre 1940 y 1970⁴. A la par de la concentración industrial, la población de la cuenca de México creció a una tasa de 5.9% entre 1940 – 1950, alcanzando casi los 9 millones de habitantes para 1970 (Garza, 1985: 156).

Así, bajo una forma urbana dependiente, con el constante y rápido aumento de población, comienza la construcción de infraestructura y servicios urbanos para atender las necesidades de la industrialización moderna así como las de los recién llegados. El transporte será de las principales infraestructuras en las que se apoye el funcionamiento de esta industria y con ello el crecimiento de la ciudad.

2.2 Determinación de movilidad y sistema de transporte capitalista en la ciudad de México

De entre el gran conjunto de servicios de infraestructura urbana que son fundamentales para la administración y el desarrollo del entorno construido de la ciudad de México, sobre todo para la expansión de la ciudad en el espacio, es probable que el transporte sea el más importante (Davis, 1999: 34).

⁴ El crecimiento en el sector servicios de la ciudad está asociado con los procesos de la urbanización dependiente de los que hablan Castells (1973) y Santos (1979), en donde la población sin empleo se ocupa en subempleos o empleos esporádicos.

Los grupos de poder que apoyan diferentes modos de transporte serán determinantes para los proyectos de infraestructura en transporte que se construyen en la ciudad de México. En el período de mediados de los años 70, el gobierno de la ciudad y del país realizan una de las inversiones más grandes en el sistema de transportes de la ciudad con la construcción de los Ejes viales, el Metro y la creación de la Ruta 100 a principios de los 80. Todo ello para impulsar la economía de la mayor urbe del país así como para tratar de atender las necesidades de la creciente población que habita la metrópoli. Todos estos proyectos participan de forma determinante en la estructuración de la urbe.

2.2.1 Conformación del sistema de transporte urbano industrial

La concentración de la administración pública en la capital del país, la existencia de infraestructura en transportes tanto a escala regional, con el ferrocarril así como a escala urbana con el tranvía y un creciente sistema de autobuses urbanos así como la disposición de un mercado de consumidores también en aumento debido a la inmigración de población rural, favorecen el establecimiento de la producción industrial en la ciudad, lo que conlleva a una mayor concentración de capital a partir de la década de los cuarenta. Esto trae consigo un aumento en el número y variedad de actividades administrativas, económicas y de servicios (salud, vivienda, educación, comercio, etc.), por lo que su distribución y funcionamiento en el territorio inciden en las necesidades de movilidad y transporte de la población.

La primera forma de transportación que se estableció en la ciudad de México como resultado del impulso y comienzo de la industrialización y a partir del cual se inicia la construcción de infraestructura y sistema de transporte urbano en la ciudad fue el tranvía, el cual era de capital privado. En 1856 se entregó la primera concesión para la construcción de una línea de tranvías (setravi.df.gob.mx).

Conforme ocurre el desarrollo de la industria en la ciudad y nuevos centros fueron creados en un margen cada vez más amplio dentro de la capital del país, el tranvía comenzó a dejar de ser rentable para sus propietarios, principalmente por la dispersión de

población en la ciudad como resultado de la nueva actividad industrial. Por lo que no le convenía construir vías en lugares de baja densidad.

Delgado (1988) señala que con el crecimiento industrial principalmente hacia el norte de la ciudad, en el periodo de 1930-1950, la conurbación de la ciudad se dirige hacia las delegaciones Azcapotzalco, Gustavo A. Madero, Álvaro Obregón, Coyoacán, Iztapalapa e Ixtacalco. Esta expansión urbana junto con el funcionamiento de la ciudad con la actividad industrial requería de agilizar el transporte de la fuerza de trabajo y las mercancías y con ello “otra revolución tecnológica inventaba el motor de combustión interna y permitía su fabricación en serie. Su uso generalizado originó una importante innovación en el transporte de mercancías que superaría la realizada por los ferrocarriles algunas décadas antes” (Garza, 1985: 277).

Como ya se mencionó, las nuevas actividades y procesos creados en la ciudad como producto de la industrialización, requieren de un agente a través del cual se coordinen estas actividades y las necesidades de la creciente población, función que el Estado comenzara a desempeñar con mayor fuerza. La intervención estatal en el transporte de la ciudad se hizo más evidente cuando empezó a surgir una nueva tecnología del transporte el autotransporte o “camión”. Este transporte en su comienzo era totalmente de capital privado aunque regulado y favorecido por el Estado, a través del DDF.⁵

Con el apoyo estatal, los autobuses de pasajeros concesionados, habían logrado expandirse más que los tranvías gracias a su flexibilidad, como respuesta a los requerimientos de una urbe en gran expansión hacia su periferia, producto del acelerado proceso de industrialización que se expresó en un acentuado crecimiento poblacional y por ende en la mancha urbana en las delegaciones donde se asentó primordialmente la industria, en el norte y oriente de la ciudad (Navarro, 1988: 35). En 1942 se publicó la Ley que Fija las Bases Generales que Habrán de Sujetarse el Tránsito y los Transportes en el Distrito Federal, además del Reglamento para el Servicio Público de Pasajeros en el Distrito Federal. En esta Ley y Reglamento se reconocía al transporte como un servicio

⁵Junto con el desarrollo de la actividad industrial, se observan preferencias por parte del gobierno de la ciudad hacia el autotransporte, como por ejemplo en la Ley sobre transporte urbano de 1942...en donde se atribuían obligaciones más onerosas para las empresas de tranvías que para los camioneros (Ibarra, 1983: 65).

de utilidad pública y se facultaba a las autoridades del DF para planear, fijar normas, establecer rutas, al transporte de pasajeros se le consideraría como un servicio público cuya prestación sería facultad del DDF (López, 1997: 52). Todo esto promovió aún más la expansión del transporte automotor. Se puede decir que durante el periodo 1950-1980 el autotransporte de pasajeros concesionado dominó el servicio en el DF.

Cabe destacar en cuanto al tranvía, que el punto culminante de la acción estatal fue la cancelación definitiva de las concesiones otorgadas a particulares en 1946 (setravi.df.gob.mx), quedando el servicio en manos del Departamento del Distrito Federal.

A la par de este desarrollo industrial se observa un modelo de urbanización segregada (conformado ya desde el porfiriato), que tuvo un mayor impulso con el desarrollo del proceso de industrialización a partir de los 40 “los fraccionamientos privilegiados se concentraron al poniente y al sur (mientras que) el norte y oriente se reservaron a las colonias proletarias” (Moreno Toscano, 1989: 153). Durante la administración del presidente Miguel Alemán (1946-1952) se tiene la apertura del viaducto Miguel Alemán y del aeropuerto central. En los años 50 se tiene la construcción de unidades multifamiliares destinadas a burócratas, maestros, ferrocarrileros, electricistas, etc., para responder a las demandas de los sindicatos. Desde mediados de los años cincuenta el proceso se complicó. Por una parte se limitó la formación de colonias en el Distrito Federal, lo que estimuló indirectamente el desbordamiento del área urbana sobre los municipios colindantes del estado de México, como Naucalpan en el caso de los sectores acomodados y Ciudad Nezahalcóyotl en el extremo social opuesto.

Fue así que comenzó la conformación metropolitana de la ciudad de México “...la población siguió una tendencia de desplazamiento hacia la periferia: 30% de la población citadina habitaba en 1950 en los suburbios, mientras que para 1960 ya reunía el 45.5% de la población, básicamente en las delegaciones que se han caracterizado por ser asiento de los sectores populares, mientras que los municipios invadidos por la zona metropolitana, de tener 308,000 habitantes en 1960, pasaron a concentrar cerca de 2,000,000 en 1970”

(Navarro, 1988: 36). En la década de los sesenta, la construcción del Periférico impulsa la conurbación de Tlalpan, Xochimilco y la Magdalena Contreras (figura 2.1)

Dentro de este contexto de crecimiento continuo de población, mancha urbana, industria, servicios, comercio, etc., el transporte de la ciudad presentaba importante deterioro y escasez. A pesar que el Estado se hizo cargo de gran parte de los servicios para la población y construcción de infraestructura durante la sustitución de importaciones, el transporte público de autobuses, en donde se concentraba la mayor parte de la movilidad de la población, tuvo la concesión privada a partir de 1940 hasta 1981.

Según la investigación de Navarro (1988) los autobuses de transporte público de pasajeros registraron un crecimiento espectacular, pasando de 3,694 unidades en 1950 a 6,392 en 1960. Se encontraban agrupados en los sindicatos de permisionarios, en donde se incluían los administrativos y económicamente dependientes, y en donde predominaban los hombres-camión, o sea, choferes que eran dueños del vehículo que conducían (Islas, 2000: 252).

En el periodo 1950 y 1970 la ciudad nuevamente se triplica pasando de 29 mil a casi 69 mil has, y su población, de los 3 millones, alcanza los 8.5 millones de habitantes (Delgado, 1988: 112). Según datos de Navarro (1988), la Zona Metropolitana durante la década de los sesenta, concentra el 48% de la producción bruta total industrial del país, 47.4% del personal ocupado y el 29.9% de los establecimientos. La cantidad de automóviles que circulaban en el Distrito Federal de 1950 a 1970, pasó de 57 mil a 590 mil unidades, por el otro lado los autobuses metropolitanos durante el mismo periodo aumentaron solamente 145% al incrementarse de mil a 9 800 (Ferrando, 1990: 169-170).

Surge la creciente participación de los taxis colectivos de capital privado, para aliviar las necesidades de movilidad de la creciente población. En diferentes fuentes se hace mención de la existencia de este transporte, aunque dentro de los primeros años de su funcionamiento no se mencionan datos exactos acerca de su participación en la movilidad de la población.

Navarro (1988) menciona que el servicio de taxis colectivos o “peseros”, comienza a principios de los cincuenta utilizando taxis sin ruta fija de manera irregular, sin licencia para el servicio colectivo, por lo que se les denomina “tolerados”. En 1951 se emitió un decreto en el que se permite la circulación del transporte público colectivo sin itinerario fijo (setravi.gob.mx), y desde entonces fue en crecimiento ya que permitía una movilidad con mayor flexibilidad dentro del resto de autobuses concesionados que con el paso de los años se hicieron insuficientes y fueron empeorando el servicio.

Para Islas, (2000) al parecer, en 1952 ya se tenían algunos corredores muy definidos en las arterias más importantes de la ciudad como la Calzada de Tlalpan y Paseo de la Reforma. Desde principios de los cincuenta, el servicio de taxis colectivos creció en forma paulatina realizando recorridos en competencia con rutas de autobús, trolebús y tranvías, los taxistas aprovechaban la alta flexibilidad de los automóviles sobre los medios de transporte colectivo. De acuerdo con López (1997), a mediados de la década de los 50, la primer ruta de taxis colectivos inició actividades sobre la avenida Reforma hasta llegar al Zócalo. Poco tiempo después se crearon recorridos por Tlalpan, Insurgentes y sobre la calzada México-Tacuba. Los principales usuarios eran empleados públicos que trabajaban en la zona centro.

Es importante poner atención en el desarrollo del transporte “tolerado” o taxis colectivos, ya que como se verá mas adelante, la participación de este modo de transporte en la ciudad será elemental. Este tipo de transportación surge como una imperiosa necesidad para el funcionamiento y reproducción de la sociedad en una urbe con un desarrollo urbano dependiente, con la inmigración de numerosa población y llegada de actividades en gran escala, por lo que el gobierno de la ciudad es incapaz de cubrir todas estas necesidades y se ve sobrepasado, razón por la cual se ve obligado a permitir el desarrollo de este tipo de transporte.

Este desarrollo de transporte toleradose relaciona con lo mencionado por Milton Santos (1979) en relación a la necesaria y complementaria participación de un circuito inferior dentro de la economía y sociedad en ciudades industriales subdesarrolladas. Los servicios ligados al circuito inferior en la ciudad, se dan de forma improvisada y se extienden

según la demanda, de esta forma surgen servicios de diferente calidad e infraestructura para atender a los sectores económicos que se relacionan en el espacio urbano. Conforme la mancha urbana se extendió sobre zonas ecológicas, agrícolas y de difícil acceso, este transporte público de tipo “tolerado” atenderá las necesidades de la población habitantes de estos espacios.

2.2.2 La planeación urbana y del sistema de transporte en la ciudad

A lo largo de la década de los 70 se conurban nuevos municipios del Estado de México al Área Metropolitana de la Ciudad de México (AMCM) y continúa la expansión hacia el norte y comienza hacia el oriente, sumándose los municipios de Tultitlan, Coacalco, La Paz, Cuautitlán, Atizapan de Zaragoza (Aguilar, 2000: 37). Con el proceso de metropolización que sufrió la ciudad de México durante la década de los años sesenta se condiciona el requerimiento del capital para refuncionalizar el espacio productivo de la ciudad y se realiza la construcción del Metro.

El Metro de la ciudad de México es el clásico ejemplo de una súper inversión por parte del estado para, por un lado, tratar de solucionar los problemas en la movilidad de la población, pero por otro y que parece más determinante, como respuesta a las necesidades del capital para su reproducción mediante la inevitable intervención estatal⁶ dentro de la construcción de las condiciones generales que requiere el proceso de producción y acumulación de capital. “...los gobiernos están fuertemente influenciados e incluso presionados para proveer las necesidades de las grandes corporaciones” (Santos, 1979: 72).

En la construcción del Metro de la ciudad de México se tiene la decisiva influencia de la constructora Ingenieros Civiles Asociados (ICA)⁷. A través de ICA se consiguió un financiamiento por parte del gobierno de Francia para la realización de la obra. “Los

⁶ Para Santos (1979), la construcción de infraestructura es una forma indirecta (y algunas veces directa, dependiendo del grado de corrupción de los planeadores) de financiamiento para el establecimiento de las industrias modernas (Santos, 1979: 71-72).

⁷ Constructora de capital nacional privado que tiene una fuerza determinante en la toma de decisiones dentro del tipo de proyectos de infraestructura en transporte para la Ciudad de México.

documentos de la época señalan que el financiamiento de los equipos lo ofrecían muchos países industriales. Pero Francia era el único país que proponía financiar otro tanto igual para la realización de los gastos locales de la obra civil ofreciendo condiciones aceptables” (Ziccardi, 1992: 307).

La construcción del Metro inició en 1967. En la primera etapa se planeó la construcción de las líneas 1, 2 y 3⁸. En 1969 comenzó a operar la línea 1 Zaragoza-Chapultepec y al año siguiente ya estaban en operación tramos de las líneas 2 y 3 con un total de 39 km, a lo que se agregó, en 1972, 1 km más de la línea 1. Estas tres líneas se dirigen hacia el norte de la ciudad, donde se establecía la mayor parte de la industria. Por lo que es muy probable que esta especial atención al norte fabril, por lo que se refiere a sus exigencias de transporte eficiente, haya sido producto de consideraciones técnicas pero sobre todo de las presiones de las organizaciones empresariales del norte de la ciudad (Navarro, 1988: 79).

Durante el período que abarca 1970 - 1976 no se continuó con la ampliación de las obras del Metro, esto es bajo la presidencia de Luis Echeverría. Para Navarro (1988), la enorme inversión de recursos económicos para la ampliación del Metro fue lo que llevó a congelar durante seis años la construcción de nuevas líneas y terminación de las existentes. Además de los vínculos políticos de los principales permisionarios con el gobierno en turno y los intereses de la industria automotriz. Davis (1999), señala que este paréntesis en la construcción del Metro bajo la administración de Echeverría tiene diferentes explicaciones. Entre ellas se encuentra la preocupación del presidente en turno por los altos costos que esta infraestructura implicaba y por lo tanto su contribución al endeudamiento de la ciudad; además que esta importante obra reforzaría el crecimiento urbano en la capital y representaría un impedimento para el desarrollo de infraestructura en otras ciudades del país, como se tenía planeado en este sexenio. Otra de las causas que se enuncian es el fuerte lazo que existía entre el regente de la ciudad de esa época, Octavio Sentíes y la poderosa Alianza de Camioneros de la ciudad de México y debido a esto la preferencia hacia el transporte público a través de los autobuses dirigidos por la Alianza.

⁸ La línea 1 que iba de Zaragoza a Chapultepec, línea 2 de Tacuba a Taxqueña y línea 3 de Hospital General a Tlatelolco.

El único avance que se tuvo con respecto al Metro en este sexenio fue que “Echeverría aprobó la propuesta que estaba pendiente de mexicanizar la fabricación de material rodante para el Metro, iniciando un calendario de producción que entregaría 345 carros en 1976” (Davis, 1999: 328).

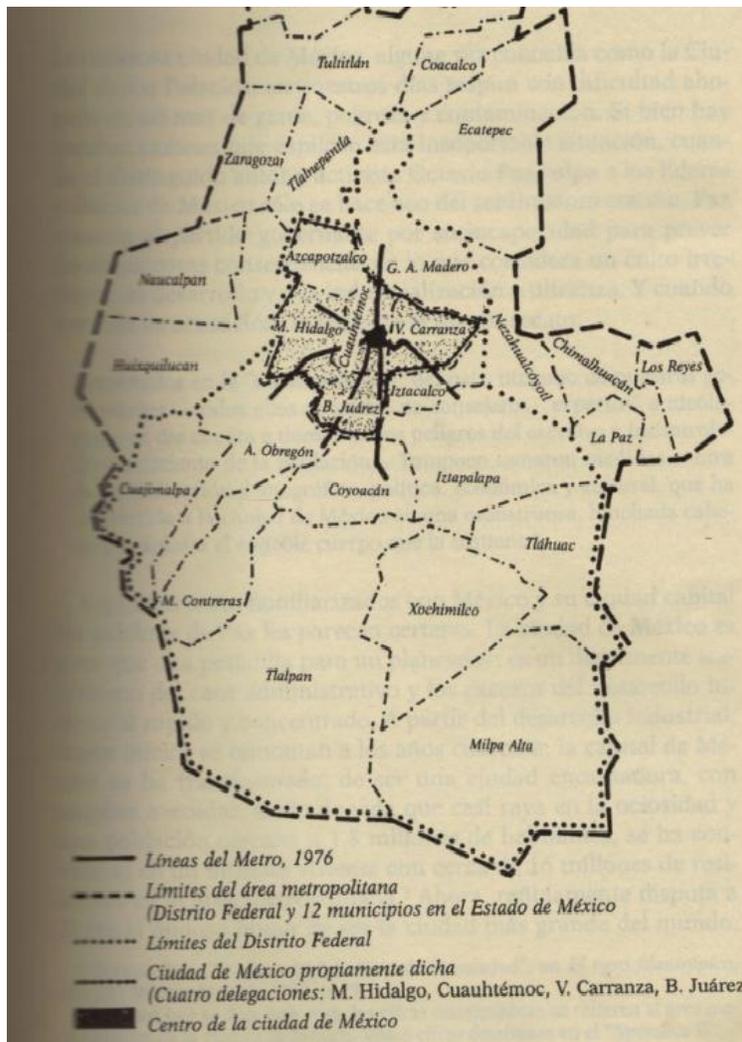
Además, en 1975...la Alianza de Camioneros aceptó consolidar sus 86 líneas camioneras sólo en 20. En este trato se reestructuran las rutas camioneras para reducir el promedio de kilómetros recorridos de 29.5 a 14.5, aunque se permitió una elevación de las tarifas (Davis, 1999: 333-334), esto también con el fin de que estas rutas completaran el servicio del Metro. Esta medida se utilizó para regular las exigencias entre los dos principales grupos de poder con influencia en el transporte público de la ciudad en esta época, la Alianza de Camioneros por un lado y los impulsores del Metro de la ciudad (la industria de la construcción, grupos financieros e inmobiliarios, etc.) por el otro.

Así a finales de los 70 cuando Echeverría ya había dejado el cargo, ocurre la saturación de la infraestructura existente tanto de las tres líneas del Metro existentes como los autobuses⁹ con el notable aumento de población en la década de 60 hacia la década del 70 en la zona metropolitana (cuadro 2.1).

“En 1975, la población total del área urbana de la zona metropolitana (AUZM) había llegado a los 13.2 millones. Pero se carecía de un sistema de transporte público racionalizado, los efectos de la disminución de las áreas verdes y del aumento de la contaminación se resentían cotidianamente...Se iniciaron entonces una serie de reacciones de protesta que, encadenadas, abrieron la conciencia de la “crisis urbana” a conjuntos mas amplios de la población” (Moreno Toscano, 1989: 164).

⁹ Navarro (1990) señala que el metro en 1973 superó el límite máximo permitido de 1.5 millones de pasajeros por día, el número de pasajeros alcanzaba en 1977 a 2.3 millones de personas diarias.

Figura 2.2
Zona Metropolitana de la ciudad de México. Líneas del Metro hasta 197



Fuente: Davis, 1999

Muchos de los residentes de clase media que trabajaban en el centro de la ciudad, para quienes la red del Metro era muy conveniente se negaban a usar el tren subterráneo por las condiciones de saturación que se presentaban o porque identificaban al Metro con el modo de transporte de las clases trabajadoras.¹⁰

“El resultado era un estado de cosas particularmente quijotesco: los residentes periféricos pobres que trabajaban en fábricas en las orillas de la ciudad utilizaban el Metro que los llevaba al centro de la ciudad, mientras que los residentes de clase media cuyos empleos estaban en el centro de la ciudad despreciaban el Metro y utilizaban en cambio sus propios automóviles o los taxis” (Davis, 1999: 337).

¹⁰ A esto es importante señalar que el Metro de la ciudad fue concebido desde sus inicios como un modo de transporte dirigido a los “trabajadores proletarios” de la capital del país.

Bajo este marco, es hasta el año de 1977, bajo el sexenio de José López Portillo y la regencia de Hank González en la ciudad de México que surgen nuevos proyectos para tratar de mejorar la movilidad en la ciudad a través de la construcción de nueva infraestructura. Además que se presentan factores económicos que permiten el desarrollo de estos proyectos.

El gobierno pasa por una etapa de fluidez de capital debido al auge petrolero y “en abril de 1978, Carlos Hank González, regente de la ciudad de México, expresó que el problema de tránsito era el número uno y declaró que la principal meta era la continuación de las obras del Metro” (Ziccardi, 1992: 320).

En 1976, bajo la responsabilidad del Gobierno Federal, se crearon el Plan Global de Desarrollo, el Plan de Desarrollo del Distrito Federal y el Plan Rector de Transporte y Vialidad. Mas adelante en 1978, se actualizó el Plan Maestro del Metro, “en el cual se señaló originalmente la necesidad de dotar a los habitantes de la ciudad de México de una red de 378 km de longitud, con 807 trenes para transportar 24 millones de pasajeros diariamente. Dos años después, en 1980, se ampliaban las metas del Plan Maestro, contemplándose que para fines del siglo el Metro debía alcanzar 444.09 km, requiriendo 882 trenes para transportar diariamente 26.33 millones de usuarios” (Ziccardi, 1992: 220).

El Plan Rector de Transporte y Vialidad, plantea que “se terminara el anillo periférico y el circuito interior y se emprendiese la construcción de treinta y cuatro Ejes viales (diecisiete con sentido norte-sur y diecisiete con sentido oriente-poniente). Estas arterias contarían con carriles preferenciales para que el transporte público pudiera circular en sentido contrario. Un sistema de 927 cruceros semaforizados, manejados por una computadora central, completaba la enérgica acción” (Ziccardi, 1992: 319). Y así, en 1978 se inicia la construcción de los Ejes viales.

Dentro de los avances que se hicieron en la construcción del Metro en su segunda etapa, se tienen la prolongación de la línea 3 y construcción de las líneas 4 y 5¹¹, lo que constituyen las principales obras realizadas entre 1977 y 1982.

Debido a las desigualdades en la provisión de servicios urbanos a los diferentes sectores sociales y áreas de la ciudad, “entre 1978-1979 las protestas acumuladas encontraron una nueva salida en la explosión de críticas contra el proyecto de Ejes viales. La apertura simultánea de gran cantidad de “frentes” de trabajo que modificaron camellones, redujeron y ampliaron sucesivamente banquetas o abrieron túneles para prolongar las líneas del Metro, provocaron reacciones de descontento crecientes. Las críticas se centraron inicialmente contra la parcialidad de las medidas, en tanto que sólo buscaban resolver el problema de circulación que exigía la acumulación capitalista” (Moreno Toscano, 1989: 172).

Con estos proyectos se observa que el acelerado aumento en el gasto del DDF comenzó desde 1977, con el Metro y la construcción de los Ejes viales. Estos grandes proyectos todavía forman parte de las grandes inversiones del Estado y de la magnificencia que representaba para la sociedad.

Para llevar a cabo estas grandes inversiones se recibieron importantes préstamos del exterior, lo que en el futuro se reflejara en el endeudamiento de la ciudad y del país. “El Metro adquirió nuevo empuje en una época en la cual la capacidad de endeudamiento del país se incrementaba. La solvencia fundada en las reservas petroleras descubiertas ampliaba la capacidad de obtener financiamiento externo” (Ziccardi, 1992: 310). Esto permite el desarrollo de diversos proyectos de transporte y continuación en la construcción del Metro.

El medio que llevaba a cabo la mayor parte de la transportación de la población en la ciudad a principios de los 80, eran los autobuses con casi la mitad de esta (Cuadro 2.3).

¹¹ La línea tres, hacia el norte, de Tlatelolco a la Raza y hacia el sur de Hospital General a Zapata. La línea cuatro de Martín Carrera a Santa Anita, y la línea cinco, con tres periodos de construcción hasta 1982, de Pantitlán a Consulado, de Consulado a la Raza y de la Raza a Politécnico en agosto de 1982.

Por ello el gobierno de la ciudad pretende complementar el proyecto del Metro con la llamada municipalización del transporte en 1981. Y así, “cuando en 1981 se retiraron las concesiones, la antes minúscula empresa estatal de autobuses Ruta-100 se transformó en la empresa Autotransportes Urbanos de Pasajeros, Ruta -100, única empresa de autobuses que podía prestar el servicio en el DF” (Islas, 2000: 255).

Cuadro 2.3
Ciudad de México. Distribución de la movilidad
de la población por modo de transporte 1980

Modalidad	%
Autobús	49.8
Automóvil particular	23.1
Metro	13.4
Trolebús	1.8
Tranvía	0.4
Automóvil de servicio público	8.1

Fuente: Elaboración propia con base en Ziccardi, 1992

Esto representó uno de los proyectos más importantes impulsados por el DDF. Debido al mal funcionamiento y servicio de los autobuses dentro del sistema de transportes en la ciudad, en 1981, con la creación de Ruta 100 se llevó a cabo el retiro de las concesiones a los particulares. Todas las unidades de la Alianza de Camioneros que operaban en ese entonces en el Distrito Federal pasaron a depender de Ruta 100¹².

A pesar de todos los obstáculos que tuvo que enfrentar esta empresa, a lo largo de su desarrollo se tuvieron importantes avances para la movilidad urbana en la capital del país, pero debido principalmente a los problemas económicos que enfrentó el país con la caída de los precios del petróleo, el peso de la deuda y la subsiguiente aplicación de políticas neoliberales, la actividad y calidad del servicio de esta importante empresa estatal decayó hasta llegar a la quiebra.

De acuerdo con Islas (2000) el período más importante de la empresa Ruta-100 abarca los años de 1981 a 1995. Se observa que sin los enormes subsidios por parte de la federación,

¹² ... a la Alianza no le fue demasiado mal en el trato ya que mantuvo el control de sus líneas interestatales, incluidas las que conectaban con el Estado de México con el Distrito Federal. Ahora que el crecimiento continuo de la ciudad era un hecho consumado, los líderes de la Alianza estaban enteramente de acuerdo en ceder las rutas más cortas, dentro de los límites de la ciudad para concentrarse en las más largas. (Davis, 1999 :353)

desde sus inicios hasta su término, el proyecto de Ruta 100 no se hubiera podido llevar a cabo. Al igual que el caso del Metro estos fueron determinantes en su desarrollo, como menciona Navarro “esta reforzada función del Metro como sistema de transporte de la fuerza de trabajo, se potencia en la medida que la tarifa se mantiene sin cambio desde su inauguración gracias a un notable y creciente subsidio del gobierno federal, quien por lo demás continuaría la política de financiar en su totalidad la ampliación del Sistema de Transporte Colectivo-Metro (STC) y absorbería repentinamente la deuda acumulada por la empresa Metro durante los 15 años precedentes” (Navarro, 1983: 88).

Cuadro 2.4 Estructura relativa de ingresos y egresos en la empresa Autotransportes Urbanos de Pasajeros/R-100 (porcentajes)

	1982	1984	1986	1988	1990	1992
Ingresos						
Por pasajes	41.1	15.2	16.8	21.3	14.8	25.6
Otros ingresos	3.9	0.6	1.1	0.5	0.6	1.1
Subsidios	55	84.1	82.1	78.2	84.6	73.3
Total	100	100	100	100	100	100
Egresos						
Servicios personales	62.4	57.8	63.7	66.5	69.9	77.8
Materiales y suministros	27.2	31	27.3	27.2	24.3	17.2
Gastos generales	10.4	11.2	9	6.3	5.7	5
Total	100	100	100	100	100	100

Fuente: Islas, 2000.

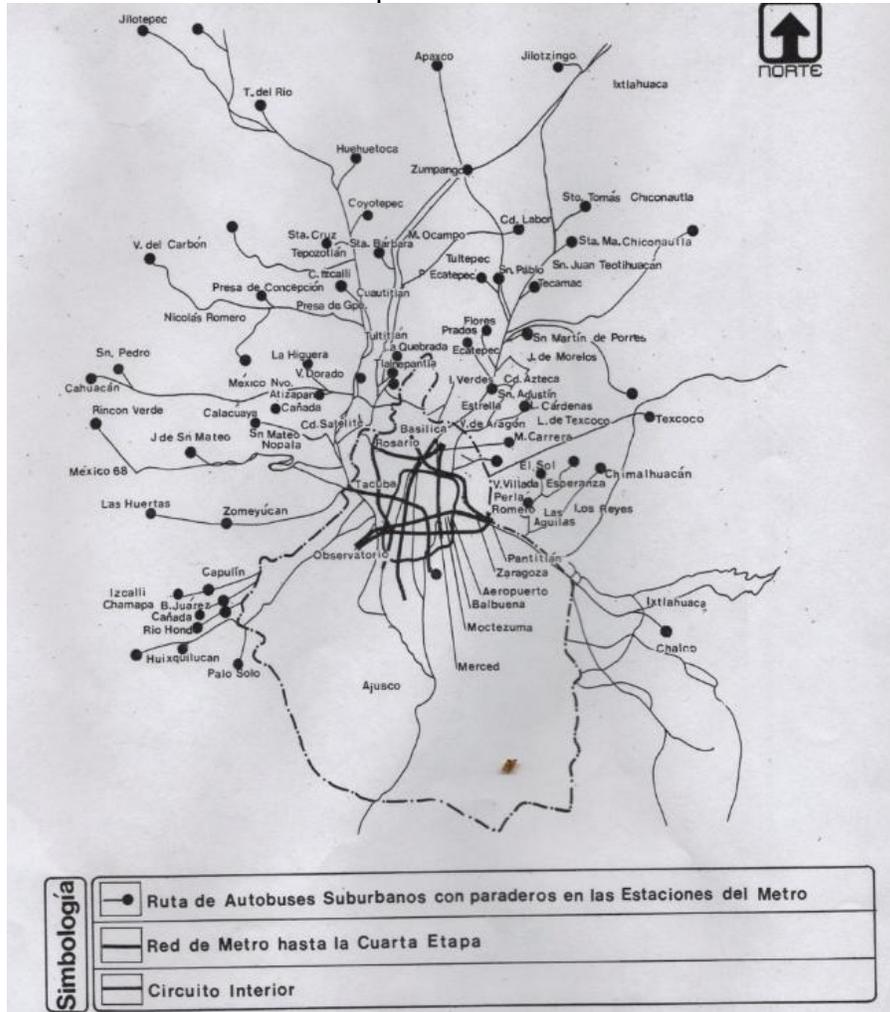
A través del análisis del cuadro 2.4 se observa el predominio de los subsidios dentro de los ingresos de la empresa, al igual que el decaimiento de los ingresos por los pasajes. En cuanto a los egresos, también se observa la baja de las inversiones en materiales y suministros, lo que indica el paulatino descuido y deterioro de las unidades con las que se contaban y con ello la baja calidad y cantidad en la transportación.

Este subsidio se lleva a cabo para hacer que este modo de transporte en la ciudad funcione, a costa de los bajos salarios que la población recibe. En lugar que las empresas privadas paguen mayores salarios a sus trabajadores para que se pueda pagar este transporte público, el dinero del estado es el que tiene que cubrir este gasto, lo que parece más ser un subsidio para las empresas establecidas en la ciudad que para los trabajadores.

Así, luego de las extensiones de vías emprendidas por Hank González entre 1978 y 1981, los costos del tren subterráneo para el gobierno de la ciudad de México, por sí solos, eran cuatro veces mayores que los costos combinados de la provisión de drenaje, agua potable y servicios de salud para toda la población del Distrito Federal, que ya pasaba de 9 millones de habitantes (Davis, 1999: 361).

No podía negarse: la resurrección del proyecto del Metro era fiscalmente devastadora, sobre todo en combinación con los gastos enormes para el transporte de superficie realizados en los Ejes viales. Para 1981, el tren subterráneo se había convertido en el renglón del presupuesto del gobierno capitalino generador de la deuda más grande. Desplazaba recursos escasos y muy necesarios para otros servicios fundamentales, y contribuía al crecimiento incontrolado de la ciudad al extenderse aún más a las áreas periféricas de la región metropolitana (Davis, 1999: 362).

Figura 2.3. Área de Influencia del transporte suburbano con respecto al Metro de la ciudad de México



Fuente: Covitur, 1985

En el período 1983-1989 la inversión pública federal sufre un importante decremento en el país. Sin embargo, bajo este contexto la ciudad de México acapara la mayor parte de inversión en cuanto a infraestructura económica con el 40% del total en el período. En cuanto a la inversión en infraestructura social, el 51% del total nacional se dirige a la ciudad de México (Aguilar, Graizbord y Sánchez, 1996). Gran parte de estas inversiones son dirigidas hacia los proyectos del Metro y Ruta 100, reflejado en la alta concentración de subsidios que estos absorben.

De 1982 a 1988 se tiene una importante recuperación de la Ruta 100 en cuanto al número de usuarios, pero a partir del inicio de los noventa, comienza a observarse una importante baja en este aspecto. De 6.9 millones de pasajeros diarios se pasa a 3.4, lo que indica la

menor participación de la Ruta 100 en la transportación de la población. Esto no significa que hubo una disminución en los traslados de la población sino que otro tipo de transportación comenzó a cubrir esta demanda, lo que se verá en el siguiente apartado.

Según la investigación de Navarro todavía en el año de 1988, sin considerar los viajes en automóvil particular, el Metro y los autobuses de la Ruta 100 concentraban el 62 por ciento de la transportación pública en el Distrito Federal y el 93 por ciento de la transportación en medios de propiedad pública. Lo que demuestra la importancia que alcanzó este medio de transporte dentro de la movilidad de la población en la ciudad de México.

A lo largo de este capítulo se observa que el proceso de urbanización en la ciudad de México comenzó de manera acelerada con un incesante crecimiento de población así como expansión de la mancha urbana. La actividad industrial supuestamente absorbería a la enorme cantidad de población que emigró a la ciudad entre la década de los 40 y 70. Lo que se observó fue la formación de un circuito secundario de la economía, en donde se desenvuelve el subempleo y desempleo, precariedad en los servicios y vivienda para la población, actividades y asentamientos irregulares en zonas principalmente al oriente de la ciudad. Acompañado del continuo e incesante aumento en la necesidad de movilidad de los actores involucrados con la expansión de la mancha urbana.

Se observan diversas medidas en la construcción de infraestructura relacionada al transporte por parte del gobierno de la ciudad para tratar de ir a la par del intenso proceso de urbanización así como para cumplir con las demandas de diferentes sectores de la población. Todo esto sin lograr un sistema de transporte que correspondiera con las necesidades de la población en dicha urbe y en algunos otros casos haciendo gigantescas inversiones en infraestructura de transporte para cumplir principalmente con los proyectos de los sectores poderosos de la ciudad. Estos proyectos, como el caso del Metro, contribuyeron al crecimiento de la mancha urbana, así como al descuido de muchos otros servicios esenciales para los sectores más desprotegidos de la población capitalina.

Para Davis, en el caso del Metro de la ciudad, sus impulsores “constituían una fuerza formidable a causa de su poder en la economía y en la política nacionales. Se incluían aquí la industria de la construcción, los grandes financieros, los desarrolladores inmobiliarios, los promotores del turismo extranjero, varios de los conglomerados comerciales más exitosos del país, y productores y proveedores de equipo de tránsito rápido masivo de propiedad extranjera, quienes veían a la ciudad más como una máquina generadora de ganancias que como un espacio que contuviera una identidad social (Davis, 1999: 432-433).

A pesar que el Estado funge como proveedor de muchos servicios para la población urbana con las enormes inversiones hechas en la construcción del Metro, el servicio de autotransporte público se dejó mucho tiempo en manos de transportistas privados¹³, los que conformados en la Alianza de Camioneros tenían gran influencia en la toma de decisiones dentro de la ciudad además del importante apoyo por parte del Estado a través de subsidios.

Ya en 1962 había comenzado la construcción del Anillo Periférico, en 1968 continuó hasta llegar a Cuemanco y a fines de los años 60 llegaba hasta el límite con el Estado de México en el norte. A partir de mediados de los 70, comienza la construcción de los Ejes viales y para finales de esta década ya se había construido el 80% de estas vías. Se tiene también la continuación de las obras del Metro para finalizar con el retiro de las concesiones a la Alianza de Camioneros y creación de Ruta 100, la empresa de autotransporte más importante creada por el Estado. El transporte foráneo de pasajeros se organizó con la construcción de cuatro terminales: las del norte, del sur, del oriente y del poniente, construidas entre 1971 y 1979 (Salazar e Ibarra, 2006: 336).

Así, a finales de la década de 1970 un sector de dirigentes de la ciudad impulsan el desarrollo de nuevas obras que determinan su crecimiento y se observa una importante inversión en obras dedicadas al transporte que requieren una inversión de gran tamaño y

¹³ Aunque se realizó la construcción y ampliación de líneas del Metro, la mayor parte de los traslados se realizaban en autobuses concesionados. En un informe del Instituto de Estudios Políticos Económicos y Sociales (IEPES) de 1976, se decía que el metro generaba 1,700,000 viajes/persona/diariamente, mientras que los autobuses urbanos 6,500,000 viajes/persona/diariamente, lo que indica que estos últimos transportaban 3.8 veces más usuarios que el Metro (Ziccardi, 1991).

en donde sectores como los de la construcción y grandes empresarios que impulsaban estas obras se ven beneficiados (con la construcción del Metro y Ejes viales principalmente).

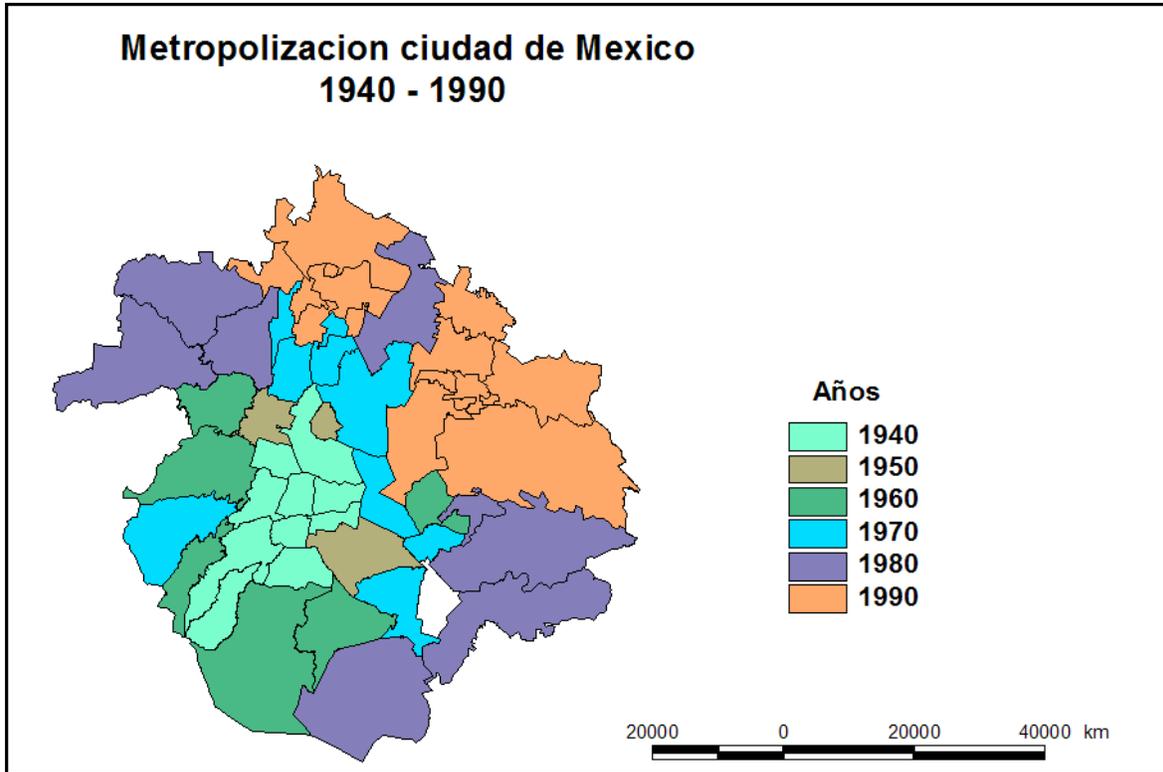
A la vez que el Estado tiene que asumir la responsabilidad y el costo económico de mantener importantes proyectos de infraestructura en las ciudades, la planeación que se observa se traduce principalmente en la construcción de infraestructura que favorece y facilita la actividad económica de los grandes capitales y que promueve mayor concentración y expansión de población y actividades que pretende resolverse con más de lo mismo, mayor inversión y construcción de infraestructura.

Así a través de esta súper concentración de inversiones e infraestructura en la ciudad para contar con las condiciones necesarias para el implantado sistema de producción, se amplían las ya de por sí existentes desigualdades dentro de la misma ciudad y el resto de los territorios del país.

Debido al endeudamiento del estado mexicano por este tipo de inversiones en infraestructura y subsidios, y con la crisis del petróleo no se puede continuar con el desarrollo de todos los proyectos iniciados, además que el supuesto desarrollo industrial atrajo a mucha población que forma parte de la expansión de la ahora metrópolis y con ello un incesante crecimiento en la movilidad de la población y creación de nuevas rutas, con lo que el Estado se ve sobrepasado y por lo tanto imposibilitado para cubrir las necesidades de la población. Además del aumento en el desempleo causado por el inicio del proceso de desindustrialización de la capital del país.

En los años subsecuentes se tiene la baja en los precios del petróleo, endeudamiento del país, crisis urbana, reestructuración del proceso de producción y aplicación de políticas neoliberales, lo que influirá en la movilidad de la población y proyectos preferenciados por las autoridades al mando.

Figura 2.1



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI-GDF, 2005

Capítulo 3. Movilidad y sistema de transporte neoliberales en la ciudad de México

3.1 Desarrollo neoliberal en el país

En este apartado se examina bajo qué circunstancias y de qué manera comenzó la introducción del neoliberalismo en el país y la ciudad. Pone de relieve a los agentes impulsores de este modelo así como las principales medidas económicas y sociales que se llevan a cabo. Considerando lo anterior se observa de qué forma esta situación modifica y afecta al sistema de transporte y movilidad establecidos en la ciudad de México, y se analizan las acciones que las autoridades toman para enfrentar los nuevos elementos políticos y económicos en juego con los que se encontraban ya en funcionamiento.

3.1.1 Influencia de los organismos internacionales, políticas y programas de transporte implementados

Dentro del marco neoliberal implementado en México, instituciones tales como el Banco Mundial (BM), Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) han sido los principales actores internacionales impulsores de este modelo económico y político a través de los diferentes períodos presidenciales a partir de la década de 1980.

Dentro del proyecto neoliberal en el país, la ciudad de México es la ciudad más importante a nivel nacional y una de las principales en Latinoamérica, actúa como parte de los centros de coordinación a nivel global de los flujos de capital tanto nacionales como extranjeros que ingresan al país. Por lo que las políticas que en ella se promueven y por lo tanto la forma en que se territorializan en la ciudad reflejan parte importante del proyecto neoliberal nacional en su conjunto.

Debido a esto se examina la forma en que la ciudad se construye tanto social como materialmente bajo estos presupuestos, con mayor atención hacia el transporte y la

movilidad. Es por eso que se da importancia al examen de las principales acciones de organismos como el BM y el FMI en el país y la ciudad, ya que son los que conforman, junto con las élites nacionales, así como con las empresas transnacionales y el estado como intermediario o facilitador, la dirección de la ciudad y dictan la manera en que las grandes inversiones se dirigen para la acumulación de capital.

Se analiza el tipo de inversiones y programas promovidos con la influencia de estos organismos, a través del impulso de la terciarización de las actividades económicas, el impulso de nuevos espacios y la recuperación de otros al interior de la ciudad, promoción del turismo, privatización de servicios urbanos, asociaciones público-privadas y construcción de infraestructura.

Así, para Petras y Veltmeyer (2005) “...el estado imperial a través de las Instituciones Financieras Internacionales (IFIs), presiona a los países del Tercer Mundo que reciben préstamos, a través de acuerdos condicionados para reducir o eliminar las barreras comerciales y privatizar y desnacionalizar empresas, permitiendo así a las corporaciones multinacionales estadounidenses, europeas y japonesas, penetrar en los mercados y comprar las empresas locales” (Petras y Veltmeyer, 2005: 12).

El BM se considera como la principal “fuente vital de asistencia financiera y técnica para los países en desarrollo de todo el mundo... [para] reducir la pobreza en el mundo y mejorar los niveles de vida de la gente... [a través de]préstamos con intereses bajos, créditos sin intereses y donaciones a los países en desarrollo para proyectos de educación, salud, *infraestructura*, comunicaciones y muchas otras esferas” (www.worldbank.org).

En el caso del FMI, dicho organismo menciona como sus principales funciones el “velar por la estabilidad del sistema monetario y financiero internacional... fomentar la estabilidad económica y evitar las crisis, ayudar a resolver las crisis cuando estas se producen y fomentar el crecimiento y aliviar la pobreza” (www.imf.org). De esta forma es un organismo con influencia internacional que influye en las políticas económicas y financieras aplicadas en los territorios nacionales relacionadas con la liberación económica a cambio de préstamos para estabilizar a los países o “aliviar” la pobreza.

Las políticas neoliberales aplicadas en México están relacionadas con “asesorías”, “apoyos” y “préstamos” otorgados por estos organismos internacionales, para enfrentar las crisis por las que atraviesa el país, así como el desarrollo de diferentes proyectos en infraestructura, educación, salud. Por lo que es importante analizar las acciones puestas en marcha a través de las cuales estas instituciones han influido en el país y por lo tanto en el centro económico, político y social más importante del mismo, la ciudad de México.

Para enfrentar la crisis de principios de los 80, con la caída en los precios del petróleo y endeudamiento del país, el gobierno de México comienza con la aplicación de políticas neoliberales. La crisis por la que atravesaba el país (y las medidas que se toman para enfrentarla), forma parte del estancamiento de los procesos productivos dentro del modelo del Estado desarrollista en la economía nacional.

Un drástico cambio en los préstamos del BM se llevó a cabo después de que la economía mexicana colapsó en 1982 y el presidente de la Madrid pidió préstamos al FMI para enfrentar la crisis. El trabajo de Zanneta expone que lo principal de estas transformaciones consistió en que se incorporaron cláusulas de austeridad económica y la adopción de políticas de estabilización y liberación en relación con el desarrollo del modelo que surgió del Consenso de Washington como condición para otorgar préstamos al país para el desarrollo de infraestructuras y proyectos en general. Debido a esto el Banco Mundial... “introdujo préstamos con base en la adopción de los llamados ajustes estructurales, un nuevo instrumento de préstamo diseñado para apoyar cambios básicos en lo económico, financiero y otras políticas clave” (Zanetta, 2004: 124). Con relación al Consenso de Washington, para autores como Saxe-Fernández, Petras y Veltmeyer (2001), se refiere a las medidas que se tomaron para enfrentar la crisis que se presentaba a nivel internacional y que consisten en “un esquema librecambista, de austeridad fiscal, desregulación financiera, privatizaciones, contracción del salario y del mercado interno y, por lo tanto, desalentador de la industrialización nacional” (Saxe-Fernández, Petras y Veltmeyer, 2001). Por lo que, dicho consenso de Washington puede resumirse en medidas tales como: liberalización del comercio exterior, del sistema financiero y la inversión extranjera; la orientación de la economía hacia los mercados externos; la privatización de las empresas públicas; la desregulación de las actividades económicas;

estricta disciplina fiscal; erradicación de desequilibrios fiscales previos a través de la reducción de la inversión y el gasto público; reforma fiscal para reducir las tasas de impuesto a los ingresos mayores, ampliando la base de contribuyentes; y un adecuado marco legislativo para resguardar los derechos de propiedad.

Bajo este contexto el Banco Mundial comienza a tener mayor injerencia en la forma en que se dictan las políticas en el país y por lo tanto en proyectos que comienzan a llevarse a cabo en la capital del país a través de la entrada de capital nacional y extranjero. En el trabajo de Zanetta (2004) se muestra que para México la importancia relativa de estos organismos se elevó durante las décadas de 1980 y 1990, cuando recibió “completo apoyo financiero” del Banco Mundial para implementar su programa de liberalización económica.

Con el gobierno del presidente de la Madrid, el principal objetivo fue el de restaurar el equilibrio en la macroeconomía del país, debido a la crisis de 1982. Comienza el proceso de descentralización de poderes que tuvo sus principales reflejos en la ciudad de México, junto con la desindustrialización de la misma, impulsada mediante inversiones en nuevas regiones con las maquiladoras en el norte, parques industriales en las ciudades que rodean la ZMCM, impulso a puertos industriales y desarrollo de centros turísticos.

Una de las principales acciones dentro del gobierno de De la Madrid fue la descentralización con la Reforma Municipal de 1984. A tan solo cinco días de haber ocupado la presidencia, el presidente presentó al senado mexicano una iniciativa para modificar el artículo 115 de la Constitución. Estas reformas que fueron aprobadas dieron considerable autonomía a los gobiernos municipales¹⁴.

Dentro del gobierno del presidente De la Madrid (1982-1988) se firmaron acuerdos nacionales tales como: Plan nacional de reordenación económica (1982) y el Programa de aliento y crecimiento (1986), en los que se planteaba buscar la estabilidad económica del

¹⁴ Hasta fines de los 80, según el nivel de los ingresos municipales, esta reforma no había sido muy significativa, ya que uno de sus mayores problemas han sido los pocos ingresos que tienen los municipios para satisfacer las necesidades de infraestructura y servicios urbanos de la población, el impacto inmediato fue que los gobiernos municipales pudieron empezar a ser ejecutores de la planificación urbana, (Garza, 2003).

país para tener una apertura comercial y diversas inversiones económicas de capital privado. En donde el BM y el FMI estaban muy relacionados con las políticas planteadas.

A fines del sexenio del presidente de la Madrid (1987), se aprueba el Plan General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal en donde desde entonces se plantea: controlar y ordenar el crecimiento de la Zona Metropolitana, formular políticas de descentralización y desconcentración de industrias contaminantes, prohibir nuevos fraccionamientos, reconstituir la zona central de la ciudad de México, reordenar la ciudad en ocho sectores, conservar el ambiente y desarrollar instrumentos de planeación y normas jurídicas.

En 1987 también se firma el Pacto de Solidaridad Económica (PSE), a través del cual se da continuidad a las políticas implementadas por de la Madrid en el gobierno de Salinas de Gortari. Durante el gobierno de Salinas de Gortari (1988-1994), período en el cual el modelo neoliberal se adentra en el país, se firma el Pacto para el Bienestar la Estabilidad y el Crecimiento Económico (PABEC). Y durante este periodo se tienen como principales acciones: privatización del sistema bancario, la venta masiva de empresas estatales para culminar con la negociación, firma en 1992 y puesta en marcha del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) con Estaos Unidos y Canadá en 1994.

En el mencionado PABEC, firmado en 1994 se promueven políticas para la austeridad, con el fin de crear un ambiente de estabilidad fiscal¹⁵ y la introducción de las llamadas reformas estructurales. Todo esto, con el fin de crear las condiciones para la firma y entrada del TLCAN al país así como facilitar la inserción de México en la “nueva” economía internacional en donde se favorece la inversión de capitales privados nacionales y extranjeros con la venta de las empresas paraestatales, reducciones de inversión pública así como de infraestructura urbana para sustituirla por las inversiones privadas así como la terciarización de las economías urbanas en donde anteriormente predominaba la industria, como el caso de la ciudad de México.

¹⁵ La estabilidad fiscal es una de las demandas principales que exige el FMI así como el principal objetivo de cada programa neoliberal instituido desde 1982.

Con las transformaciones en el sistema productivo, la reducción del gasto público, la eliminación de gran parte de los subsidios y la privatización de las paraestatales, se da paso al despido de miles de burócratas y empleados del gobierno, así como población empleada en las industrias. Todo ello concentrado en los espacios urbanos, con un predominio absoluto de la ciudad de México¹⁶. La política de descentralización territorial marcó el inicio de un proceso de desindustrialización intensificada en este sexenio especialmente en la ciudad de México) (Ziccardi, 1996: 105).

En cuanto a los programas y planes relacionados al transporte, se tuvieron importantes avances en cuanto al desarrollo carretero nacional. El Plan Nacional de Desarrollo 1988-1994, elaborado por el poder ejecutivo federal, enfatizaba la importancia del transporte como uno de los principales medios para el desarrollo económico del país. “La infraestructura de comunicaciones y transportes tiene particular importancia para asegurar el crecimiento sostenido de la economía (PND, 1988: 81)” (Camacho, 2005: 47).

Una de las principales acciones realizadas en el periodo de 1988-1994 es el Programa Nacional de Autopistas, con el cual se otorgaron más de 40 concesiones para la construcción de 49 carreteras, seis puentes internacionales, dos nacionales y cuatro libramientos.

En el informe del Banco Mundial de 1998 acerca del sector transporte en México se encontró que a partir de la década de 1980, México comienza a recibir capital del Banco Mundial, para el desarrollo del transporte y construir nueva infraestructura. Durante el período 1982-1988 el BM financió proyectos concentrados en el fortalecimiento de facilidades para el transporte y de las instituciones existentes. De 1989 a 1997 el BM aumentó la asistencia en la reforma institucional del sistema de transporte: primero para la desregulación de los transportes carreteros y luego para la privatización del ferrocarril.

Entre 1982 y 1997 el Banco Mundial prestó al gobierno de México \$2.7 billones de dólares para 12 proyectos de transporte. El 14.4 % de los préstamos para México eran

¹⁶ La Ciudad de México fue probablemente la urbe más afectada por la crisis nacional de los ochenta, reduciendo su participación en el PIB nacional de 37.7% a 31.9% entre 1980 y 1988 (Garza, 2003: 73).

dirigidos hacia el sector transporte, el cual se encontraba solo por debajo del sector agrícola. Durante el periodo 1982-1997 e incluso antes de las reformas económicas (ingreso del neoliberalismo), el Banco había notado y otorgado gran importancia al sector transporte dentro del país, excluyendo únicamente al transporte aéreo, (el cual siempre se había apartado de los préstamos). Y en los años siguientes cuando habían comenzado las iniciativas para las privatizaciones de los puertos y el ferrocarril, los préstamos se concentraron en las autopistas y el transporte urbano (World Bank, 1998:20).

La influencia del TLCAN sobre las decisiones tomadas en cuanto a qué regiones recibirían prioridad, se advierte desde el Plan de trabajo 1995-2000 de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), puesto que en dicho Plan se mencionan nueve proyectos de desarrollo carretero, siete de ellos están relacionados directamente con el tratado del TLCAN ya que enlazan las principales regiones industriales del país, así como los principales puertos, con diversos puntos a lo largo de la frontera norte del territorio, uniéndose con los corredores comerciales de Estados Unidos.

En cuanto a la ciudad de México, el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal 1996 (PGDUDF 96) advierte que debido a la nueva organización impulsada en el Distrito Federal con el establecimiento de megaproyectos comerciales desde 1980 se lleva a cabo la “modernización de las cinco carreteras regionales que llegan a la ciudad, con el fin de consolidar el proceso de terciarización de su economía, para favorecer su especialización en las actividades relacionadas con los servicios tecnológicos y financieros por lo que se requiere la vinculación con los procesos internacionales, consolidando su primacía y control sobre otros territorios integrados diferencialmente al proceso globalizador” (DDF, 1996: 19).

A pesar que se observan grandes inversiones en selectivos sistemas carreteros del país, la infraestructura urbana y en especial la de la ciudad de México no recibe la misma atención, lo que origina el deterioro y el sobrecupo de la infraestructura hasta ese momento existente para la movilidad de la población.

3.1.2 Primeras políticas neoliberales en el transporte de la ciudad de México y deterioro del sistema de transporte

En 1980 se observa el inicio de un proceso de descentralización industrial (y con ello una desindustrialización) gradual al perder dinamismo la ciudad de México y empezar a industrializarse otras ciudades del país (Garza, 2000: 176). Junto con esto a lo largo de la década de los 80 se observa el aumento de la pobreza y problemas de déficit de vivienda, servicios públicos, infraestructura, inseguridad, contaminación de los ecosistemas urbanos, además de creciente desempleo y empleos informales.

Bajo las políticas neoliberales, crisis económica y urbana, junto con las transformaciones en la estructura de producción en el país, resultan diversas problemáticas que afectan y transforman la movilidad y por lo tanto el sistema de transporte que funciona en la ciudad, paulatina baja inversión en el sistema de transporte público del estado y creciente dominio del transporte concesionado de baja capacidad, crecimiento de la ciudad hacia las zonas oriente y poniente con contrastantes sectores de población y de infraestructura para cada una de estas áreas.

A diferencia de lo ocurrido a fines de la década de 70 e inicios de los 80, se observa una gran inversión a través del estado, en donde el auge petrolero juega un papel importante; en la mayor parte de los 80 se observan transformaciones en el desarrollo del transporte de la ciudad, debido a la crisis que se enfrenta con la caída en los precios del petróleo, la crisis de la deuda y la manera en que los nuevos gobiernos deciden enfrentarla: aplicación total y absoluta del neoliberalismo.

Así, en la tercera etapa de construcción del metro¹⁷ y desarrollo de Ruta 100¹⁸ se observa la entrada de la crisis al país con el endeudamiento del gobierno, así como el comienzo de la introducción de políticas neoliberales.

¹⁷ Se planteaba la construcción de 16.2 km de red y la adquisición de 306 carros (Islas, 2000).

¹⁸ Ya municipalizado el transporte se planteó adquirir 4 800 autobuses y rehabilitar otros 4 500; construir 14 talleres nuevos y adquirir 100 trolebuses (Islas, 2000).

La inversión pública federal en infraestructura urbana nacional entre 1983 y 1993 descendió -50.6%, también se observa una severa contracción del gasto público federal en desarrollo urbano que bajó de \$88.6 miles de millones de pesos en 1982 a \$42.2 miles de millones en 1992 (Calva, 1993). Debido a estos cortes en inversiones públicas derivados del endeudamiento, crisis e impulso a políticas de contención del gasto público, se jerarquizaron los gastos en los proyectos en transporte, en donde se optó por la conclusión de las obras del Metro y los demás proyectos se fueron abandonando paulatinamente.

A pesar del evidente empobrecimiento urbano reflejado en el deterioro de la vivienda y zona centro de la ciudad (con el temblor de 1985), aumento del desempleo (con la paulatina salida de la industria), aumento del empleo informal y expansión de viviendas irregulares al oriente de la ciudad, las inversiones del gobierno tanto federal como local se concentran en unos cuantos proyectos como se refleja en los altos subsidios que se otorgan a la Ruta 100 y Metro de la ciudad de México.

“a pesar de la finalización del periodo de auge petrolero, se desarrolló una tercera etapa de crecimiento del Sistema de Transporte Colectivo (STC) con la construcción de 60.95 km de red; así, entre 1983 y 1988, en tan solo seis años y en plena crisis económica del país, se inauguraron mas kilómetros de vías que en cualquiera de las dos primeras etapas” (Garza, 2000: 380).

La salida de los transportistas privados del servicio de autobuses urbanos con el retiro de las concesiones desencadena una mayor inversión de estos en los taxis colectivos. Y para el año de 1982 se permite la entrada de taxis de 10 plazas, que tienen un rápido incremento, y en 1986 se introduce el minibús con capacidad permitida para 20 plazas (Navarro, 1988: 61). Según Navarro al finalizar 1984 existían en el Distrito Federal 44 mil 231 unidades de taxis colectivos, tanto autorizados como tolerados y se estima en 46 mil unidades el parque de este servicio de todo tipo en 1986¹⁹ (Navarro, 1988: 61).

Estas medidas relacionadas al uso de taxis colectivos y su inadecuado servicio para la población, indica cómo el gobierno avala la participación y crecimiento de este tipo de

¹⁹ Los datos de Islas y del GDF muestran cifras mas bajas para años subsecuentes, con lo que se deduce que no se tienen los datos exactos de la total participación de este tipo de transporte aunque si un total convencimiento de su abrumadora necesidad para la movilidad de la población.

transportes para poder dar solución al incesante aumento en el traslado de población en la ciudad²⁰ a pesar de los enormes subsidios del Metro y Ruta 100.

Esta permanencia del sector privado en la producción del transporte se explica por un lado debido a la fuerza que tenía el grupo de camioneros en la toma de decisiones en la ciudad desde antes de la municipalización del transporte. Agrupados en la Alianza de Camioneros, alcanzaron a tener gran influencia política, sobre todo en la toma de decisión sobre el funcionamiento vial de la ciudad de México, por lo que dicha agrupación comienza a invertir en este tipo de transporte. Y por el otro, la alta demanda de movilidad que tiene la ciudad debido a las necesidades de desplazamiento de la población comienza a ser más aguda debido a la expansión de la Zona Metropolitana²¹ y el acceso hacia ciertas zonas de la ciudad que no están pavimentadas y son de difícil acceso para el transporte público formal. Este servicio junto con el metro y la Ruta 100 representaban los principales medios de transporte utilizados por la población.

De acuerdo con Islas (2000), a partir de 1989 se puede constatar el inicio del derrumbe de la empresa. Durante el sexenio 1988-1994 cayeron los principales indicadores operativos y financieros de la empresa (cuadro 3.1), aunque se continúa con el agudo predominio del subsidio en sus ingresos. Junto con ello hubo una menor inversión en el mantenimiento de los vehículos, en el caso de los suministros y materiales reportados bajo los egresos de la empresa, para 1988 existió una proporción de 27.2 % y para el año de 1992 representa el 17.2 del total de los egresos, lo que entre otras cosas se traduce en la reducción del número de unidades.

²⁰ Entre 1983 y 1994 la movilidad de la población metropolitana se incrementó al pasar de 19 millones de tramos/viajes/persona/día a 30.7 millones.

²¹ Las tasas de crecimiento de las 7 delegaciones centrales fueron negativas en la década de 1980 hasta 1995, mientras que las delegaciones más periféricas del sur del DF han presentado tasas mayores, mientras que algunos municipios del estado de México al oriente de la zona metropolitana como Chimalhuacán y Chalco tienen tasas de incremento de la población de 9.4 y 8.8 por ciento, respectivamente.

**Cuadro 3.1 Ciudad de México.
Características del sistema de autobuses de pasajeros**

	1979	1982	1988	1991	1993	1994	1997
Rutas	534	114	234	246	216	210	176
Vehículos operando	5 600	4 300	3 554	2 457	2 480	2 920	2 780
Total de vehículos	7 000	6 100	6 836	3 860	3 860	4 071	Nd
Pasajeros diarios (millones de viajes)	5.6	4.5	6.9	3.4	2.9	2.9	1.9

Fuente: Islas, 2000.

Esto no significa una reducción en los viajes hechos por la población, sino que comienza el predominio de los taxis colectivos (microbuses y combis) de propiedad privada en la movilidad de la población.

**Cuadro 3.2
Distrito Federal. Movilidad por modo de transporte (porcentajes)**

Modalidad	1986	1989	1992	1995	1998	2000
Metro	19.1	20.9	13.2	11.8	14.3	14
Tren ligero	3.1	3.1	1.1	1.5	0.8	1
Autobús	42.3	19	9	7.6	1.9	9
Microbús y combis	5.5	34.6	50.7	47.8	58.6	55
Taxis	5	5.9	8.2	9.3	4.4	5
Autos particulares	25	16.3	17.8	22	18.9	16
Otros	0	0.2	0	0	1.1	
Total	100	100	100	100	100	100

Fuente: Gobierno del Distrito Federal. Secretaría de Transporte y Vialidad, Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006. (Programa de desarrollo urbano 2003)

Como se observa en el cuadro 3.2, para el año de 1992 los traslados en microbús y combis, absorbían el 50.7% mientras que los realizados por los autobuses de la Ruta 100 representaban un 9%. Para 1995, el transporte de población realizado por los taxis colectivos tuvo un descenso al igual que los autobuses pertenecientes a la Ruta 100, el aumento principal lo absorbieron los autos particulares, representando el 22% de la movilidad. Los sectores privilegiados con posibilidad de adquirir un automóvil lo hicieron debido al mal servicio del transporte público, lo que hizo aún más complicada la movilidad en la ciudad²².

²² La preferencia e impulso por el autotransporte privado por toda persona que pudiera acceder a uno, ha sido un factor observado desde la expansión de la ciudad con el auge industrial en el desarrollo de su movilidad, se puede aducir esto en cierta forma a una cuestión de pertenencia a determinada clase social.

En 1995 se argumentó la incapacidad del gobierno de la ciudad para renovar la flota de autobuses, lo que llevó a la conclusión de que los particulares realizaran tales inversiones para que pueda mejorarse el servicio (Islas: 2000, 263). Así, los taxis colectivos que comenzaron como “transporte tolerado” en los 50, a partir de la década de 1980 fueron incrementando su mercado para alcanzar las cifras más elevadas de su participación en la década de los 90 y con ello representar la principal forma de transportación de la población (cuadro 3.3).

**Cuadro 3.3 Distrito Federal.
Características del servicio de taxis colectivos en el Distrito Federal**

	1979	1982	1988	1993	1994	1997
Vehículos en operación	37 500	24 992	42 035	53 539	45 996	26 644
Pasajeros diarios (millones de vpd)	2.200	3.166	6.200	8.964	10.707	15.201

Fuente: Islas, 2000: 311

Por otra parte, para los propietarios de las unidades es muy conveniente participar en este servicio, ya que la absoluta necesidad de movilidad en la ciudad y la cada vez menor participación del Estado en su provisión, originan bajos costos de inversión o la posibilidad de evadirlos, gran flexibilidad, reducidos requisitos administrativos, vehículos cuyo mantenimiento es relativamente simple, etc. (Islas, 2000: 308). Muchas de las unidades se encuentran en muy mal estado y la mayoría de las ocasiones no son apropiadas para la transportación de toda la población que las utiliza que por no tener mayor opción hace uso de este servicio, ya que muchas de las rutas representan la única opción de traslado para la población. Las autoridades se ven obligadas a usar con “bastante flexibilidad” los instrumentos de regulación y control de los taxis colectivos, ya que un mayor control implicaría una importante reducción de las unidades (debido en parte a que se deja de invertir en los autobuses de la Ruta 100) en la ya de por sí sufrida movilidad en la urbe.

Así, para mediados de la década de los noventa se tiene un sistema de transporte público en la ciudad de México que en palabras de Santos obedecería al “circuito inferior” de la economía urbana, ya que no cumple con normas de seguridad, ambientales, pago de impuestos y cubre las necesidades de movilidad de los sectores empobrecidos y que por lo mismo es lo suficiente “flexible” económicamente para llegar a zonas periféricas de la

urbe donde sería imposible acceder con transportes bajo mayor normatividad y así cumplir con la movilidad, aunque esto no sea bajo las mejores condiciones para la población.

A través del análisis de las diferentes medidas y acciones llevadas a cabo por las autoridades en turno, se observa siempre la preeminencia de proporcionar la infraestructura que el capital privado requiere, o de realizar grandes obras para favorecer los intereses de las grandes compañías constructoras e inmobiliarias así como la influencia de capital privado extranjero y organismos internacionales en las decisiones de los proyectos e inversiones que el Estado realiza.

Con la aplicación del neoliberalismo como modelo político para el país y los préstamos del Banco Mundial, la mayor parte de las inversiones en los 80 y 90 se dedicaron al establecimiento de reformas estructurales y estabilidad fiscal del país y se prestó menor atención a los sectores de desarrollo social para la población. Se da un abandono en la mayoría de las obras de infraestructura urbana y de infraestructura social a escala nacional, lo que representó el deterioro de la infraestructura previamente construida por la insuficiencia de las inversiones en conservación o mantenimiento.

Bajo este contexto parece ser que las principales inversiones del gobierno en cuanto a “desarrollo social” son los proyectos relacionados a la movilidad dentro de la capital del país a través de los enormes subsidios hacia la R-100 (a principios de los 80) y la continuación de las obras del Metro en asociación con las empresas constructoras.

Este conjunto de factores es contradictorio ya que aunque parece positivo para la población representa un enorme costo social que a largo plazo se vio reflejado en la quiebra de la R-100 debido a la progresiva supresión de los subsidios, hasta ser el Metro el único proyecto de transporte público con un importante apoyo estatal, a la vez que se hizo evidente su insuficiencia como supuesto eje rector del transporte público en la ciudad.

Sin embargo la movilidad de la población tiene que ser cubierta de algún modo por lo que se vuelve necesaria la paulatina legalización de lo ilegal a costa del bienestar social. En

esta etapa de inicio neoliberal en donde la estabilidad fiscal y las reformas estructurales son el principal objetivo, se tiene la paulatina privatización y dominio del transporte público de capital privado a través de los taxis colectivos o (peseros y combis).

A partir de mediados de la década de 1990 nuevos sectores y actividades comienzan a participar en la economía de la ciudad y con ello se tienen nuevas iniciativas y proyectos como parte del modelo neoliberal urbano que se tiene en la ciudad, lo que sin duda se refleja en el sistema de transporte. Bajo estas características la ciudad de México como importante centro económico internacional entra en el marco de la “competitividad” que hay que enfrentar para continuar obedeciendo los mandatos del gran capital y que por lo tanto traerá nuevas características y modos de desarrollo.

3.2 Urbanización neoliberal en la ciudad de México

En este apartado se presta atención a los principales factores políticos, económicos, sociales y espaciales que enfrenta la ciudad con la introducción de las políticas neoliberales hasta finales de la década de los noventa. Se presentan las transformaciones en el gobierno de la ciudad y la estructura urbana mediante la continuación de proyectos de desarrollo urbano neoliberal y la consolidación del proyecto urbano neoliberal con asociaciones público-privadas. Finalmente, se analiza el contraste entre los impulsos a nuevas áreas de la ciudad como el centro corporativo Santa Fe con la creación de infraestructura, el rescate o recuperación de otras como el Centro Histórico o el corredor Reforma, con el deterioro de otras por la falta de infraestructura y servicios, en el oriente de la ciudad principalmente y en la periferia metropolitana en general.

Lo anterior enfatiza en la profundización de la polarización de los espacios que conforman la ciudad, así como la evidencia de las transformaciones políticas, desindustrialización y terciarización de la ciudad desencadenan nuevos procesos así como la participación de nuevos actores.

3.2.1 Desarrollo de una nueva configuración urbana

Con la primera oleada de iniciativas bajo la ideología neoliberal en el país, desde la presidencia de Miguel de la Madrid²³ comienza a surgir la idea de otorgarle mayor poder jurídico a la capital del país mediante la iniciativa de reforma constitucional para la participación ciudadana en el gobierno del Distrito Federal en el año de 1986. A partir de este hecho comienza la paulatina independencia del gobierno del Distrito Federal²⁴.

El gobierno de Miguel de la Madrid buscaba dar alguna respuesta a las crecientes protestas por parte de un importante sector urbano, además que se buscaba la implantación de una reforma administrativa a nivel nacional, bajo la cual “sus objetivos se dirigían claramente a permitir la fácil introducción de programas de austeridad y la recuperación económica nacional que se había ofrecido” (al FMI) (Davis, 1988: 98).

Junto con dicha reforma, el gobierno federal (no así las autoridades locales) impulsa la idea y da el primer paso para otorgar mayor independencia al gobierno del Distrito Federal. En diciembre de 1986 de la Madrid presentó su plan para el congreso, aprobado en abril de 1987 (Davis, 1988), bajo el cual se conformó la Asamblea de Representantes para el Distrito Federal. Pero es hasta la Reforma constitucional de 1996 cuando se amplían facultades y la Asamblea deja de ser de representantes para convertirse en Asamblea Legislativa. Los delegados serían electos en forma indirecta en 1997 y por vía de voto universal, libre, directo y secreto en el año 2000, al igual que el Jefe de Gobierno fue en 1997.

De la mano con este hecho y a partir de entonces se tiene la entrada del partido de izquierda en la toma de decisiones en la capital del país, con el triunfo del Partido de la Revolución Democrática (PRD) en las primeras elecciones para Jefe de Gobierno del Distrito Federal y con ello nuevas alianzas con los sectores populares así como con las élites tanto nacionales como extranjeras.

²³ Este hecho está relacionado con el impulso a la descentralización, mediante la política de otorgar mayor independencia a los municipios que se dio durante este sexenio.

²⁴ Desde 1928 la toma de decisiones para la capital del país se encontraba bajo el comando del Presidente de la República, representado por el Regente de la ciudad.

Durante el sexenio de Carlos Salinas en el país (1988-1994) y bajo la regencia de Manuel Camacho Solís en el Distrito Federal (1988-1993), se tiene el impulso así como la llegada de inversiones extranjeras, principalmente para el desarrollo del “comercio globalizado” (Duhau y Giglia, 2007) a través de nuevos centros y grandes cadenas comerciales con la intención de desarrollar nuevos centros y “sub-centros” urbanos de servicios y de dar entrada a mayor número de empresas con capital foráneo. Así, se lleva a cabo la construcción de nuevos espacios comerciales y de servicio con la intención de formar nodos estratégicos, de refuncionalización de la zona interior central, en el poniente de la ciudad y de algunas áreas intermedias estos espacios jugaron un papel importante en la reorganización territorial, ya que impulsaron nuevas actividades de servicios y comercio.

Según la investigación de Hiernaux, (2000) bajo la iniciativa de proyectos especiales o “megaproyectos”, el gobierno de la ciudad pretendió inducir una fuerte inversión inmobiliaria acorde con los requerimientos supuestos de la reestructuración económica. El proyecto Alameda representa uno de estos ejemplos, el cual fue criticado por los pobladores residentes en el área, además de que por su inviabilidad financiera en esos momentos tuvo que ser aplazado. Se menciona que en realidad, el proyecto Santa Fe fue el único que tuvo un desarrollo considerable durante la regencia de Manuel Camacho Solís, porque atrajo inversiones inmobiliarias significativas durante el periodo de recuperación económica del sexenio salinista. El desarrollo de estos proyectos para la atracción y llegada de capital extranjero, se puede ver reflejado en el aumento de inversión extranjera directa (IED) durante este sexenio en el país y su capital, que después de 1994, con la crisis económica presentan una disminución (cuadro 3.4).

Cuadro 3.4 Inversión extranjera directa en México (porcentajes del total nacional)

Año	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Distrito Federal	51.7	58.7	67	56.4	61.1	71.6	54.3

Fuente: Secretaría de Economía, Dirección General de Inversión Extranjera.

La industria fue el sector que presentó con mayor severidad la caída del producto, del empleo y de las remuneraciones reales en la Zona Metropolitana de la Ciudad de

México²⁵ (ZMCM). Según datos del Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal 1996, de 1993 a 1996 se cerraron 3,100 establecimientos manufactureros y de 1990 a 1996 el empleo industrial se redujo en 20%, la industria manufacturera de la ZMCM perdió 92 mil empleos, por lo que se observa un importante incremento del desempleo. Parte de la industria nacional se trasladó al occidente y norte del país con las maquilas, donde la mano de obra y el valor del suelo eran más baratos.

Mucha de la industria antes localizada en la ciudad de México, se llevó hacia algunas de las ciudades medias que la rodean (Toluca, Cuernavaca, Puebla, Tlaxcala, Pachuca y Querétaro). Pero, en vez de descentralizar la actividad económica y formar nuevos centros autónomos, los nuevos no tuvieron la capacidad de competir con la ciudad de México y crear una autonomía propia con lo que se desencadenó la formación de un sistema policéntrico en vez de monocéntrico (Garza, 2003), dependiente de la ciudad de México.

Lo que desde luego influyó en el aumento de movilidad y proyectos de transporte implementados. Por lo que durante el sexenio de Carlos Salinas como ya se mencionó se observó una importante inversión en el desarrollo de infraestructura carretera para modernizar los corredores que comunicaban a la ciudad de México, con los centros industriales del centro, norte y occidente del país.

Según Sobrino (2000), en el periodo 1989-1994, justo cuando el país atravesó una etapa de consolidación en la apertura comercial, el gobierno de la República apostó al mantenimiento del capital físico en la principal urbe del país la ciudad de México retomó la senda del crecimiento económico, aunque ya no sustentado en la industria manufacturera como en décadas anteriores.

En el período 1988-1998, el sector terciario local sí fue más dinámico que en el ámbito nacional, por lo que se empieza a vislumbrar un cambio protagónico sectorial de la ciudad del secundario hacia las actividades de servicios (Garza, 2000: 167). En 1988 el comercio y los servicios representaban 37.3% del total nacional del PIB, mientras que las

²⁵ Se entiende como ZMCM, las 16 delegaciones del DF y los municipios conurbados del Estado de México identificados por la clasificación de la CONAPO del 2006.

manufacturas 34.7%, iniciándose un proceso de concentración terciario mas significativo que el industrial (Garza, 2000: 181).

A pesar de la importancia que adquirieron el comercio y los servicios en el Distrito Federal, estas actividades tienen características particulares. Existe una diferenciación importante entre el sector organizado del comercio y el informal, ya que este último es más dinámico. El incremento del número de establecimientos del primero entre 1989 y 1993 fue de 87.8% (18,800 establecimientos), mientras que los vendedores ambulantes incrementaron sus establecimientos en 34,285 es decir en 130% en el mismo lapso (Departamento del Distrito Federal, 1996: 14).

Con esto es importante señalar que las inversiones de capital físico estaban focalizadas para dar la bienvenida a los nuevos inversionistas, ya que se dirigen al desarrollo de los sectores financiero, comercio y servicios (especialmente los enfocados al productor) en áreas selectivas de la ciudad, no así para mejorar los servicios de la mayoría de la población y condiciones laborales para el amplio sector en desempleo o subempleo.

Como consecuencia del elevado desempleo, dentro del sector servicios tiene lugar una aguda creación de economías informales, aumentando así, la creación de espacios ocupados por el “circuito inferior”²⁶ en la ciudad, así como la expansión de la mancha urbana a través de grandes zonas de viviendas irregulares expandiéndose a su vez la mancha urbana.

En cuanto al transporte público y la movilidad en general en la ciudad son representativos de la paulatina menor participación estatal en los servicios públicos urbanos y del desarrollo de servicios informales para la población.

El gobierno tanto federal como local, realizan una importante inversión en centros comerciales para los sectores privilegiados en la ciudad principalmente en el poniente y sur de esta. Se dice que la nueva organización se basa en el establecimiento de

²⁶ Para Santos (1979), el circuito inferior es comúnmente llamado “sector terciario” en la literatura de la urbanización del tercer mundo. Terciarización, es el término para definir actividades y situaciones de empleo, resultado de la urbanización sin una correspondiente industrialización. Cabe aclarar que la terciarización en el circuito superior en estos países sí corresponde con la industrialización y actividades financieras.

megaproyectos comerciales soportados por la confluencia de las vías de comunicación internas, los nuevos centros de atracción se localizan selectivamente a lo largo de las principales vías de comunicación de la ciudad de México, estableciendo así una nueva forma de mercado medio y alto. Según el PGUDF 1987-1988, se pretende crear un “policentrismo articulado a través de una retícula vial y del sistema de transporte colectivo” cosa que no sucede con respecto al transporte colectivo, pero sí en cuanto al desarrollo de centros para actividades de servicios y financieras. Actividades que se relacionan con el impulso del transporte privado. Al respecto se observa un aumento considerable en la participación de los autos particulares de 1989 a 1995 de un 16.3% a un 22% respectivamente (PGDUDF, 1996: 40).

En el PGDUDF 1987-1988, se plantea el desarrollo de la estructura urbana en la ciudad mediante centros, subcentros, corredores urbanos y Zonas Especiales de Desarrollo Controlado (ZEDEC). Se propone el impulso de diversos centros urbanos en áreas selectivas de la ciudad donde se tendrá desarrollo de empleos, viviendas y servicios, con los que se pretenden disminuir los movimientos de la población. “Los centros son áreas sujetas a un tratamiento preferencial para fomentar las actividades económicas que requieren el uso de mano de obra intensiva, con el fin de arraigar a la población y permitir la dotación de servicios que disminuyan paulatinamente los movimientos masivos de origen y destino en la ciudad de México”.

Contrariamente a lo anterior, en el PGDUDF 1996 se asegura que el transporte jugó un papel importante en esta nueva estructuración por centros, en la medida que su establecimiento cambió las características de su demanda, incrementando la densidad de los viajes entre los núcleos concéntricos, así como entre las entidades centrales y la periferia, permitiendo un mayor desplazamiento de la población.

En el PGDUDF 1996 se menciona con respecto al modelo de centros y subcentros urbanos de 1987-1988 que lo que resultó principalmente fue el “surgimiento de grandes proyectos de renovación y modernización urbana a cargo de promotores inmobiliarios, que consisten fundamentalmente en establecimientos comerciales para el mercado de clases medio y alto, al sur y al poniente del Distrito Federal, aprovechando terrenos

baldíos o con edificaciones de escaso valor, sin coincidencia con los centros y subcentros urbanos que previó el Programa. Han proliferado en las vías primarias de comunicación dependientes, en lo fundamental, del transporte privado. Ejemplos ilustrativos son el Centro Coyoacán, Galerías Insurgentes, Perisur, Pabellón Altavista, World Trade Center y el Centro Santa Fe” (PGDUDF, 1996: 76).

Y se dice que “es por eso que el esquema de planeación con base en centros, subcentros y corredores urbanos dentro de un tejido reticular apoyado y fortalecido por las principales redes e infraestructura, ha sido ajustado para dotarlo de dinamismo al fragmentar los ocho grandes conjuntos previstos en los programas previos, en unidades de menor tamaño y mas cercanas al nivel de barrio, demanda generalizada de la población, que permitirá aprovechar los nodos estratégicos dentro del tejido, tal y como lo hizo el capital privado, pero aportando elementos que vayan más allá de las respuestas que ofrece la promoción comercial” (Ibid). Con esto parece afirmarse que solo los grandes capitales pudieron aprovechar el modelo de centros, subcentros y corredores urbanos, por lo tanto parece ser que iba dirigido principalmente a ellos con la conformación de centros comerciales enfocados a la clase media y alta. Todo esto acompañado de la llegada de numerosas cadenas trasnacionales para instalarse en este tipo de espacios comerciales.

Dentro del PGDUDF 1996, se dice que entre 1983 y 1994 la movilidad de la población metropolitana se incrementó al pasar de 19 millones de tramos/viajes/persona/día a 30.7 millones, y debido a esta densidad de viajes se compara a la ciudad de México con metrópolis tales como Chicago y Nueva York. Esto se observa como algo positivo, pero no se menciona si el resto de los servicios estaban preparados, como el caso del sistema de transporte público y las vialidades para estos importantes incrementos en movilidad o si se presentan mejorías en este campo.

En este mismo plan se menciona que “La función financiera y de servicios ha impulsado la construcción de grandes instalaciones comerciales en diversos rumbos de la ciudad. La ubicación de este equipamiento ha modificado la estructura de algunos barrios. Como tales proyectos no coincidieron con el esquema de centros y subcentros urbanos, han forzado la realización de cambios en el uso del suelo constituyendo una presión adicional

sobre las redes de infraestructura” (PGDUDF, 1996: 25), las de vialidad y servicio de transporte público entre las principales. Es en este periodo cuando comienza la disparada participación de los taxis colectivos con ruta fija, conocidos entre la población como “peseros”.

Se ha permitido, y aun alentado, que las arterias principales que unen a los subcentros urbanos con los grandes equipamientos comerciales se hayan convertido en corredores comerciales y de servicios(Ibid). Con esto se observa que es a partir del plan de 1996 que se ha impulsado el desarrollo de este tipo de corredores.

La cooperación pública-privada es otra de las nuevas formas de planeación urbana que comienza a vislumbrarse, a través del desarrollo de proyectos en la estructura urbana de la ciudad desde el plan 1987-1988. En dicho Plan se menciona el impulso a las ZEDEC como parte de la estructura urbana. Se mencionan como áreas “con características y problemáticas particulares y que por su importancia para la ciudad requieren de la acción concertada de las autoridades y de los particulares para mejorar, controlar e impulsar en ellas proyectos específicos que contribuyan a lograr los objetivos de la reordenación urbana” (Op.cit).

Por su parte en el mismo plan de 1996, dentro de las acciones a realizar para el fomento económico se menciona el “hacer más eficiente y expedita la intervención pública, para estimular el mercado”; pero no se menciona como una acción central la proporción de los servicios para la población o vigilar y hacer cumplir los derechos de la ciudadanía. El Estado ahora se halla más encaminado hacia el proporcionamiento de las condiciones necesarias para la atracción de los capitales privados en la ciudad de México.

Como ya se mencionó, en el periodo neoliberal, a partir de mediados de los ochenta, se abandona la inversión en el servicio de transporte público y comienza en mayor proporción el uso de los medios de baja capacidad para la movilidad de la mayor parte de la población, fundamentalmente los taxis colectivos y los taxis con itinerario fijo; estos sustituyen paulatinamente la presencia del transporte de elevada capacidad, en particular la Ruta 100 (Navarro y Baselis, 2000: 380). Debido a esta menor intervención del gobierno de la ciudad en el transporte público y su mala calidad (cuadro 3.5), es también

en este periodo cuando se observa una disminución en la ya predominante participación de microbuses, combis, y Metro de la ciudad de México, pero con un notable aumento de los automóviles particulares²⁷ que elevan su participación en 1995 en un 22%, con respecto al 17.8% que absorbían en 1992 (Gobierno del Distrito Federal, 2003: 40). Aspecto que contribuye a la agudización del caos urbano, con respecto a la movilidad como también a la ya mala situación de contaminación ambiental en la urbe.

3.5 Distrito Federal. Porcentaje de participación vehículos debaja capacidad

Modalidad / Año	1989	1992	1995
Microbús y combis	34.6	50.7	47.8
Taxis	5.9	8.2	9.3
Autos particulares	16.3	17.8	22.0
Otros	0.2	0	0

Fuente: Programa General de desarrollo urbano del DF. 2003: 40

Durante los años 90 se incorporan varios municipios al Área Metropolitana de la Ciudad de México (AMCM)²⁸. Principalmente al oriente donde destaca la creación del municipio de Valle de Chalco con 287 mil habitantes para 1995, las tasas de crecimiento poblacional más altas se presentaron en los municipios del Estado de México como Chimalhuacán y Chalco, entre 1990 y 1995 tuvieron tasas de incremento de población de 9.4% y 8.8% anual, respectivamente (Schteingart, 2002: 468). También comienza el crecimiento y desarrollo de infraestructura urbana en el poniente de la ciudad de México. Esta expansión hacia el poniente se facilita con la construcción de la autopista México-Toluca y el gran centro comercial de Santa Fe instaurado durante el sexenio salinista.

El proceso de concentración de la población en las áreas externas de la ciudad provocó cambios importantes en los patrones de viaje, mientras que en 1983 los viajes con origen y destino en las delegaciones del DF representaban casi el 62%, en 1994 su participación se redujo a menos del 57%. Por su parte, los viajes metropolitanos, pasaron del 17% a

²⁷ Además con la instalación del programa (1989) “Hoy no circula” la población que estaba en condiciones de hacerlo, adquirió otro automóvil.

²⁸ AMCM, entendida como la continuidad de la urbe sin incluir un límite administrativo propio pero física y funcionalmente en continua expansión.

casi el 22%; esto significa poco más de 4.2 millones de viajes por día (Setravi y GDF, 2001-2006: 10).

Según la investigación de Quiroz (2003) en 1993 la principal concentración industrial dentro de la Zona Metropolitana se encuentra en los municipios del norte y norponiente mientras que en el sector comercial y de servicios destacan las delegaciones centrales y un corredor hacia el surponiente.

De manera general se observa que la población con escasos recursos ocupa una urbanización irregular de grandes zonas al nororiente y oriente de la ciudad. Estas zonas se han caracterizado por concentrar las delegaciones y municipios más poblados de la zona metropolitana, así como los sectores con menores recursos económicos debido a los menores costos en los usos de suelo y servicios con respecto a las delegaciones centrales del Distrito Federal. Gran parte de la población que los habita se traslada diariamente a las delegaciones del DF ya sea por actividades laborales o educativas que realizan principalmente. Los sectores de altos recursos se conservan en el poniente y cada vez más al sur y surponiente, cerca de los corredores de actividad comercial, servicios y de la concentración económica.²⁹

Durante el gobierno del presidente Ernesto Zedillo se tuvo una reducción considerable en las finanzas públicas del AMCM, su ingreso público de 1996 fue 11% inferior respecto al de 1980 (Conde, 2000: 213). En el concepto de obra pública, el Distrito Federal erogó \$596 pesos por habitante en 1980 mientras que en 1996 el gasto se redujo a \$178 pesos por habitante (Op.cit). Además, en 1997 ocurrió la entrada del gobierno del PRD con Cuauhtémoc Cárdenas a la capital del país, representando al partido de oposición al gobierno federal y se tuvo un recorte en la inversión pública federal hacia el gobierno de la ciudad de México debido a la lucha de poderes³⁰. A pesar de representar la política de

²⁹ Las desigualdades socioeconómicas de los espacios que conforman a la ciudad se pueden explicar por "...la diferencia marcada por Harvey (1979) entre "ingreso real" e "ingreso nominal". Es decir, una familia que vive en el centro de la ciudad tendrá, con el mismo ingreso nominal, un ingreso real mayor que otra que reside en un área periférica de la metrópoli, pues cuenta con la accesibilidad a bienes y servicios de que carece la segunda. En ese sentido, no es extraño que Dávila *et al.* (2000) encuentren que los grupos de población con marginación más alta se localizan en la periferia del AMCM, si lo que se mide es el acceso a los servicios públicos y la vivienda consolidada" (Graizbord y Acuña, 2007: 296).

³⁰ En el trabajo de Davis y Alvarado se muestra que, a principios de 1998, bajo una reforma legislativa aprobada con el apoyo de los grupos parlamentarios del PRI y PAN en el Congreso, el Distrito Federal no se incluyó para la provisión

izquierda en el país y la ciudad, el gobierno de Cuauhtémoc Cárdenas avaló en 1997 el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal de 1996 como documento central de planificación, manteniendo así la continuidad en las propuestas del gobierno anterior en donde el presidente Salinas tuvo importante influencia. Por lo que desde el inicio de este gobierno en la capital del país, también se observa la intención de continuar con el modelo de “cooperación-asociación” (privilegiar la entrada de los capitales privados para el desarrollo urbano) con el capital privado para el impulso del desarrollo urbano neoliberal en la ciudad de México.

A pesar de esto se tuvieron pocos avances en cuanto a la propuesta de nuevas políticas de desarrollo urbano bajo el gobierno de Cárdenas. Los escasos recursos lo llevaron a apoyar diversos proyectos de alto presupuesto –tales como la propuesta para la intensiva transformación de la capital en sus áreas centrales que incluían planes para turismo, centros de convenciones, preservación histórica y demás renovación urbana exclusiva – precisamente porque podrían servir como fuente de los ingresos que se necesitaban (Davis y Alvarado, 2004: 148).

Schteingart (2002) señala que en cuanto a los avances realizados en materia de vialidad y transporte durante el mandato de Cárdenas (1997-1999) en la capital, destacó la inauguración de un tramo correspondiente al DF de la línea B del Metro, la repavimentación de una parte importante de la vialidad primaria de la ciudad, así como el mejoramiento vial por medio de una serie de pequeñas acciones que permitieron un ordenamiento del tráfico, mayor seguridad al peatón y mayor fluidez en la circulación vehicular (Schteingart, 2002: 474). Mientras que en el gobierno de Rosario Robles inició la operación del segundo tramo de la línea B del Metro, se extinguió el organismo público R-100 y se creó la Red de Transporte de Pasajeros (RTP).

Los microbuses y combis según la información del GDF, para 1998 absorben el 58% del total del transporte público. En un foro organizado por la entonces Asamblea de

de uno de los presupuestos federales más importantes (Ramo 33), destinado hacia fondos para infraestructura y servicios a nivel estatal y municipal. Además de que el presupuesto federal se eliminó, el gobierno de Cárdenas se vio forzado a cumplir con la enorme deuda heredada de la administración anterior del PRI, obligación fiscal que después restringió sus capacidades para la creación de políticas urbanas. (Davis y Alvarado, 2004: 147-148).

Representantes del Distrito Federal para analizar la situación del transporte se determinó a este transporte como “necesario, porque es una opción complementaria para resolver deficiencias y carencias del servicio que brinda el Estado”.

Debido al abandono, bancarrota y extinción de Ruta-100³¹, de 1994 al 2000 se observa un aumento más en el uso del transporte concesionado del que ya existía y además una baja en la participación del Metro, de un 16% a un 14%.

**Cuadro 3.6 Zona Metropolitana de la ciudad de México.
Reparto modal estimado**

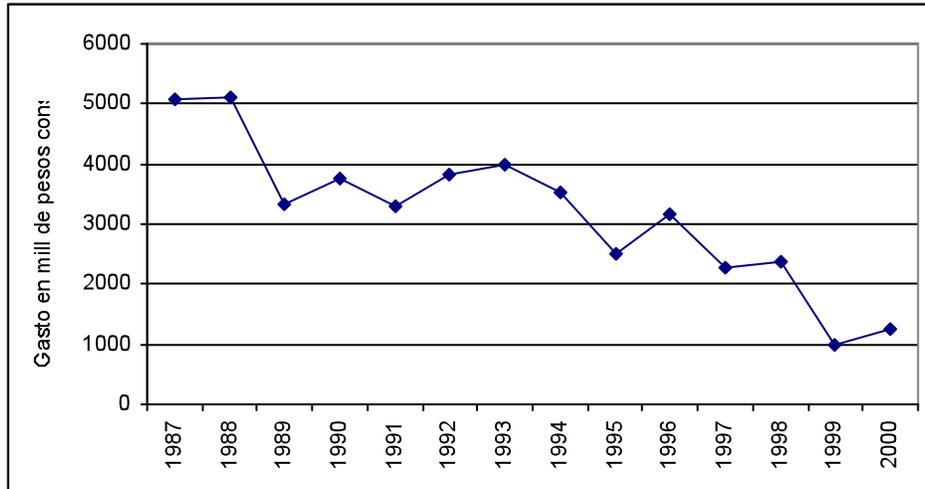
Modo de transporte	1994 (%)	2000 (%)
Autos particulares	17	16.1
Taxis	3	5
Minibuses y combis	53	55
Autobús	10	9
Tren ligero/Trolebús	1	1
Metro	16	14

Fuente: Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006

En el ámbito presupuestal, los egresos del Distrito Federal destinados a Transporte acusan una drástica caída real de 75% entre 1987 y 2000, en el primer año se destinaron a este ámbito \$5,074 millones de pesos para descender a \$1,249 millones en el 2000 (figura 3.1). La participación relativa también se ha modificado sustancialmente, en 1987 el 36% de los egresos del DF correspondieron a Transporte, trece años después su participación descendió a 8% del total (Fideicomiso de estudios estratégicos sobre la ciudad de México, 2000).

³¹ En 1995 la empresa Ruta 100 fue declarada en quiebra (Setravi, 2009, www.setravi.df.gob.mx).

Figura 3.1 Distrito Federal. Evolución del gasto destinado al transporte, 1987-2000 (millones de pesos de 1993)



Fuente: Fideicomiso de estudios estratégicos sobre la ciudad de México, 2000

Esta falta de inversión en los servicios públicos para la población y el creciente establecimiento de población en la periferia de la ciudad se reflejaron en aumento del caos urbano, de esta forma, para 1998 los asentamientos populares representaban 62% del total de la población y el 50% de la superficie de la ZMCM, mientras que las colonias de clase media y alta representan solo el 12% de la población y el 15% de la superficie total (CONAPO, 1998 en Schteingart, 2002: 470).

A partir de mediados de los 90 se tiene un importante aumento del empleo informal así como de la inseguridad en las calles de la ciudad³², además de los problemas de movilidad en la ciudad derivado del elevado número de vehículos de baja capacidad en el transporte público, así como el paulatino incremento de los automóviles privados, debido al mal servicio del transporte público, la entrada en vigor del programa “Hoy no Circula” en 1990 incrementó la demanda de vehículos privados de las clases media y alta, además que comienzan a otorgarse mayores créditos en la compra de automóviles.

³² La liberalización económica, por su parte, incrementó la desigualdad del ingreso y la polarización social se hizo más visible en la ciudad y el país. Esto pudo haber tenido un papel importante en la escalada de violencia y criminalidad, algo que sugiere el hecho de que a mediados de los años noventa, y en especial en el momento de la firma del Tratado de Libre Comercio (TLC), la tasa de criminalidad en el Distrito Federal se disparó fuera de control. De una tasa anual de 1700 delitos (por cada 100 000 habitantes) en 1993, se pasó a 2 835 en 1995, y los delitos cometidos con violencia aumentaron 500% de 1990 a 1996 (Davis, 2007: 643).

Bajo este contexto político y social en el Distrito Federal continúan las transformaciones en la estructura económica y laboral, como resultado de la flexibilización del proceso productivo y por lo tanto la descentralización de la industria y el progresivo aumento de las actividades terciarias, en donde comienzan a sobresalir por un lado los servicios especializados al productor así como los financieros y gran cantidad de subempleos sin garantías de salud y derechos laborales en general, acompañados de un comercio informal que absorbe en gran parte la enorme cantidad de población desempleada, lo que se refleja en las calles del Distrito Federal.

Es así que elementos tales como, inseguridad, informalidad del empleo y movilidad tienen que entrar con mayor fuerza dentro del discurso y planeación de la ciudad o por lo menos para algunos espacios de ella, con el principal objetivo de crear un ambiente de seguridad que permita la inversión y participación de los capitales privados y por lo tanto que se puedan llevar a cabo los planes propuestos para el desarrollo de la urbanización neoliberal en la ciudad de México.

3.2.2 Nuevos actores políticos en la ciudad ¿equidad social y Nuevo orden urbano?

Con mayor impulso a partir de la administración de López Obrador (2000-2005) en la ciudad de México comienzan a consolidarse nuevos proyectos reflejados en la infraestructura y políticas que se impulsan y concretan. Es importante analizar el proyecto neoliberal que se promueve para los espacios urbanos a nivel internacional, así como comprender y evaluar estos nuevos elementos en el proyecto promovidos por las autoridades y las élites (nacionales e internacionales) en la ciudad de México.

El periodo actual dentro de la economía mundial denominado como globalización se caracteriza por llevar a cabo un sistema de producción a escala mundial, así como la proclamación y aplicación de políticas neoliberales en el comando de los estados nacionales.

Bajo este contexto las *actividades* que comienzan a promoverse e impulsarse en la década de los noventa en la ciudad son los servicios para corporaciones y financieros, ocurre una

gentrificación (aburguesamiento de zonas en decadencia) en porciones de las delegaciones centrales con programas de “revitalización” y “rescate”, a través de desarrollos de vivienda para clase media y alta así como el desarrollo de actividades culturales y de entretenimiento. Se tiene una importante intervención de inmobiliarias privadas en la adquisición del parque deteriorado de vivienda para remodelación y venta, asimismo construcción de vivienda nueva así como en la planeación de los espacios públicos en la ciudad. Impulso del turismo dentro de la política económica de la ciudad y con ello un aumento en inversión en imagen urbana.

Al ser las ciudades importantes centros de poder tanto político como económico así como de acumulación de infraestructura y población, también representan los espacios perfectos desde donde es posible manejar y coordinar las cadenas mundiales de producción. Por lo que es en estos espacios en donde se aplican un sin número de experimentos bajo el neoliberalismo. Con ello la escala urbana retoma importancia a nivel internacional. Así que junto con la idea de promocionar lo global (debido a la mayor facilidad en los procesos de comunicaciones y transportes), lo urbano se ve directamente influenciado y denominado como el lugar de la globalización.

Las medidas que a continuación se mencionan se observan en mayor grado (tanto en el discurso como en la práctica de la construcción urbana en concreto) a partir de los gobiernos del año 2000 en el Distrito Federal. Esto es, cuando la ciudad observa un mayor equilibrio político (con una continuidad del gobierno del PRD en el comando de la ciudad) gracias a las nuevas alianzas entre los capitales público y privado en la construcción urbana, como el caso del transporte.

Características de la urbanización neoliberal en la ciudad de México

1. Paulatina alianza entre el sector público y privado

Se observa una paulatina alianza entre el sector público y el privado en la construcción de infraestructura urbana así como en la proporción de algunos servicios sociales (salud, educación, seguridad en el empleo, ahorro, etc.). Para Harvey, en la mayoría de los casos “...la alianza entre el sector público y el privado significa que el público asume los riesgos y el privado se queda con los beneficios. La ciudadanía espera unos beneficios que nunca se materializan” (Harvey, 2000: 167).

El papel del Estado en cuanto a su cooperación con las corporaciones (siempre ha sido de esta forma, pero ahora con una participación más directa de las segundas en la planeación de la ciudad) en palabras de Smith (2002), se reduce a que el estado (neoliberal) se vuelve más un agente que un regulador del mercado.

A partir de la administración del 2000 a través del gobierno de la ciudad se han hecho diversas inversiones en diferentes áreas de la metrópolis, en proyectos donde se pretenden desarrollar las actividades económicas ya mencionadas, como turismo y servicios, a través de centros comerciales, culturales, finanzas, etc. En cuanto a los servicios, se menciona continuamente la participación de los especializados o avanzados, y aunque se puede decir que sí hay un incremento en este tipo de actividades en realidad los que predominan son los servicios directos al consumidor, los cuales en la mayoría de los casos son poco remunerados y sin seguridad laboral.

2. Procesos de gentrificación en algunas áreas de la ciudad

Con la gentrificación se tiene la tendencia a una apropiación de antiguas áreas de la ciudad por las clases más acomodadas. Lo que conlleva al "...desplazamiento de las poblaciones de bajos ingresos (en donde se) ha revitalizado al menos físicamente partes de la ciudad que estaban muriendo lentamente de descuido", (Harvey: 2000, 174).

En el caso de la ciudad de México, después del temblor de 1985 y con la entrada de los gobiernos de corte neoliberal bajo la influencia de los organismos internacionales, comienzan a mencionarse este tipo de proyectos en áreas como el centro histórico, colonia Roma, Condesa, etc., pero es hasta el gobierno del 2000 cuando comienzan a consolidarse con mayor fuerza este tipo de procesos, ya mencionados en el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal 1987-1988, destacando las Zonas Especiales de Desarrollo Controlado (ZEDEC) en las colonias Roma, Condesa y Polanco.

Junto con estas medidas se promueve el repoblamiento de la ciudad central con la idea de evitar que la mancha urbana continúe en expansión. Bajo el gobierno de López Obrador

se establece el Bando 2, el cual indica que se prohibirá la construcción de unidades habitacionales así como desarrollos comerciales que demanden un gran consumo de agua e infraestructura urbana hacia las delegaciones Álvaro Obregón, Coyoacán, Cuajimalpa, Iztapalapa, Magdalena Contreras, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan y Xochimilco mientras que se promoverá el crecimiento poblacional hacia las delegaciones centrales, Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza para aprovechar la infraestructura y servicios que se encuentran sub-utilizados. (<http://noticias.arquired.com.mx>)

Esto se tradujo en la (re)construcción de vivienda en delegaciones centrales. Aunque la intención de esta política es el tratar de evitar la expansión de la mancha urbana y se dice que se dará apoyo a un programa de construcción de vivienda para la gente humilde en estas áreas de la ciudad, lo que en realidad se observa es la construcción de viviendas para clase media y media alta, ya que los altos valores del suelo y de los servicios que se concentran en estas zonas de la ciudad no permiten que población de bajos recursos compre o rente viviendas en estos espacios y que por lo tanto habite las zonas en las periferias del área metropolitana.

3. Impulso a la actividad turística e imagen urbana

A partir del 2001 a través del impulso a la actividad turística por el gobierno del DF en zonas selectivas de la ciudad, se promueven actividades culturales, espectáculos, educación así como mayor “seguridad”³³. Bajo este marco se desarrolla el programa de Corredores Turísticos y Culturales, que de acuerdo con la Secretaría de Turismo (2005) es un programa, creado en marzo de 2001 en el que participan bajo la coordinación de la Secretaría de Turismo ocho Secretarías del Gobierno del Distrito Federal, tres fideicomisos, la Procuraduría de Justicia y la Oficialía Mayor y tiene como objetivo general el impulso de las actividades turísticas en ejes urbanos establecidos, cuyas riquezas históricas y culturales, así como infraestructuras favorezcan el desarrollo económico y la generación de empleos. Se desarrolla con el fin de promover la inversión

³³ En el 2001 se creó una policía turística mediante un convenio entre la Secretaría de Seguridad Pública y la Secretaría de Turismo del DF.

inmobiliaria en dichos corredores y su área de influencia, así como seleccionar y apoyar los proyectos culturales, comerciales, urbanos y festivos ahí establecidos.

Como parte de dicho programa, bajo el sexenio de López Obrador comenzó el mejoramiento al denominado Corredor Cultural Turístico Paseo de la Reforma-Centro Histórico, en el periodo 2001-2006 se trabajó el tramo de la Fuente de Petróleos a avenida Hidalgo, y en avenida Juárez, de Bucareli a Eje Central. Se llevaron a cabo obras para el mejoramiento del alumbrado público, áreas verdes y mobiliario urbano con el fin de impulsar la renovación de la imagen urbana del Paseo de la Reforma y la recuperación de su infraestructura. Debido a su localización, se observa que dicho corredor tiene la intención de conectar la parte sur poniente del Centro Histórico con el poniente de la ciudad, donde se han establecido los principales grupos empresariales de actividades financieras.

En relación al transporte y el turismo, en 2002 comenzó el Turibús con ruta Reforma – Centro Histórico. Este es un proyecto de transporte turístico mediante la colaboración entre inversionistas privados y autoridades del Gobierno del Distrito Federal (Secretaría de Turismo, 2005). En mayo del 2007 se inauguró la Ruta Sur, cuyo circuito recorre 17 puntos turísticos del sur de la ciudad. El Turibús consiste en autobuses descubiertos de doble piso que recorren zonas en donde se encuentran atractivos turísticos, principalmente corredores en el área del centro histórico, poniente y sur de la ciudad (zonas históricas, zonas arqueológicas, museos, jardines y plazas comerciales).

En la actual administración de la ciudad, con Marcelo Ebrard (2006-hasta ahora) se impulsan proyectos turísticos diversos como parte del programa de Corredores Turísticos y Culturales. En la continuación del Corredor Reforma-Centro Histórico, para el “rescate” de esta zona se ha recurrido a la participación de la inversión privada mediante promoción de estímulos fiscales y facilidades administrativas. Otros de los proyectos impulsados se denomina como el corredor turístico Bellas Artes-Garibaldi además el Programa de Imagen Urbana Zona Rosa así como en Xochimilco, estos dos últimos se conjuntan con proyectos ecológicos (Secretaría de Turismo, 2007, 2009).

El jefe de gobierno a partir del 2006, Marcelo Ebrard Casaubon, puntualizó que el reto del gobierno capitalino en este ámbito es consolidar al Distrito Federal como la entidad más visitada de todo el país; es decir, hacer de esta ciudad "un buen **producto** turístico" (*Jornada 12 agosto 2007*).

Bajo los proyectos turísticos también se impulsa la participación público-privada para su realización, y con ello se otorgan diversas facilidades que sean "atractivas" para las inversiones de capital privado. La Secretaría de Turismo del DF en el período 2006-2008, Alejandra Barrales declaró que para el desarrollo de los proyectos ya mencionados,

“se invitará nuevamente a la IP a invertir en el sector, como ya lo hizo en el corredor Reforma-Centro Histórico...Yo hablaría por lo pronto de que, a principios de 2008, en la ciudad vamos a estar viendo por lo menos tres proyectos importantes a nivel internacional en hotelería. En corredores importantes, sobre todo Reforma, Centro Histórico y, probablemente, Santa Fe y Zona Rosa...Aproximadamente estaremos recibiendo unos 16 o 18 millones de pesos del gobierno federal, y bueno vamos a invitar a la iniciativa privada, en un esquema muy parecido al que se dio en Reforma”, (*Jornada 12 de agosto 2007*).

Los gobiernos federal y del Distrito Federal invertirán 76 millones de pesos en la rehabilitación del corredor turístico Bellas Artes-Garibaldi, la segunda etapa del programa de mejoramiento de la imagen urbana de la Zona Rosa, un proyecto ecoturístico en Tláhuac y el impulso del programa regional Ruta de los Dioses (con lo gobiernos de Puebla y Tlaxcala). Se trata, afirmó Rodolfo Elizondo, titular federal de Turismo, de hacer de la ciudad de México “el Nueva York latinoamericano” (*Jornada 9 abril 2008*).

El gobierno de la ciudad menciona que estos proyectos buscan impulsar zonas en distintas partes de la ciudad, aunque lo que se observa es que las grandes inversiones(en infraestructura vial: Puentes de los Poetas, Palmas) se llevan a cabo en áreas centrales y en donde se localizan las oficinas centrales de las grandes corporaciones establecidas en el país, tales como Reforma-Centro Histórico y Santa Fe, así como zonas aledañas en donde también se lleva a cabo la construcción de importante infraestructura en transporte y vial carretera como la autopista Naucalpan - Toluca de cuota. Esto origina mayor concentración de capital, encarecimiento de los respectivos valores del suelo en dichos espacios y con ello la creación de mayor polarización y la reproducción de espacios desiguales en la urbe.

Todos estos elementos han conformado lo que el gobierno de Marcelo Ebrard ha denominado como Nuevo Orden Urbano en la administración más reciente del gobierno de la ciudad. A pesar de ser el partido de izquierda del país y que ganó las elecciones en gran parte ayudado por los sectores económicos menos favorecidos del Distrito Federal, y a pesar que este gobierno sí ha implementado programas de asistencia social, se observa de manera marcada el querer pertenecer a la élite de ciudades globales y con ello la inversión en infraestructura y servicios para favorecer a los sectores altos de la economía y tratar de crear una ciudad “competitiva a nivel tanto nacional como internacional”.

4. Competitividad urbana

Conceptos tales como competitividad y sustentabilidad urbanas comienzan a ser utilizados en el discurso y propuesta política del gobierno del Distrito Federal. Se impulsa la competencia entre ciudades en cuanto a proporcionar a las empresas la infraestructura y tecnologías en comunicación necesarias para su desarrollo en el mercado global así como crear un ambiente propicio para los negocios.

A pesar de que se usa continuamente el concepto de sustentabilidad, la mayoría de las veces no se hace una definición de este. Así, dicho concepto es muchas veces aplicado para referirse a proporcionar este ambiente propicio para el desarrollo y atracción de inversiones, promocionando una ciudad con mejor imagen para la población que la habita y la visita, mayor seguridad, entretenimiento y cultura, espacios verdes, etc.

En cuanto a estímulos fiscales para la atracción de inversiones, bajo el gobierno de López Obrador se promueve la inversión con subsidios de hasta el 100% en el pago de los impuestos y derechos en materia de adquisición de inmuebles, predial, nómina, licencias de construcción, para su aplicación en el Centro Histórico, el Corredor Reforma-Alameda y los Parques Industriales de Alta Tecnología (SEDECO, GDF, 2005: 11).

Con el gobierno de Marcelo Ebrard en la ciudad a partir del 2006 se implementa a través de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI) un proyecto denominado “**Nuevo Orden Urbano**”, a través del cual el gobierno pretende “transformar a la ciudad de México en un verdadero espacio de integración social”. Las secretarías a cargo de este

proyecto son la de Medio Ambiente, Obras y Servicios y la de Transporte y Vialidad. Dentro de los objetivos específicos de este proyecto la SEDUVI plantea:

1. Frenar la expansión de la mancha urbana
2. Proteger los recursos naturales
3. Aprovechar la infraestructura existente
4. Crear nuevas zonas de desarrollo
5. Impulsar la inversión pública y privada
6. Fomentar la integración metropolitana
7. Posicionar a la ciudad de México a nivel metropolitano, regional, nacional e internacional

Se advierte que el Nuevo Orden Urbano comprende el desarrollo de proyectos ordenadores, recuperación de espacios públicos así como la modernización de infraestructura. Dentro de este último aspecto se incluyen diversos proyectos de ampliación y modernización de infraestructura vial, conservación y mantenimiento de vialidades existentes, así como proyectos relacionados al transporte público de pasajeros que se impulsan desde la administración anterior.

Dentro de los tres principios básicos de dicho proyecto se encuentra la competitividad. Bajo este aspecto se menciona el crear un ambiente propicio para que las empresas y la industria inviertan, a través de otorgar facilidades en trámites y construcción de infraestructura e imagen urbana.

Así, bajo la concepción para impulsar la competitividad de la ciudad de México, los principales factores que desarrolla el gobierno de la ciudad son la construcción de infraestructura, fundamentalmente la de transporte, así como de imagen urbana, lo que implica seguridad, espectáculos, rehabilitación de centros importantes de la ciudad, como la “reconversión de la zona industrial de Azcapotzalco, el parque Alameda Norte y la plaza de Garibaldi en el centro histórico (<http://www.seduvi.df.gob.mx>, 2009). Todo ello envuelto bajo el concepto de sustentabilidad.

Estos cuatro elementos presentados: asociaciones público-privadas, procesos de gentrificación, impulso a la actividad turística y competitividad urbana, aunque en muchos casos aparecen como positivos debido a la falta de mantenimiento, remodelación y construcción de infraestructura en la ciudad, originan una mayor desigualdad espacial ya que el principal objetivo es la atracción de capitales privados, por lo que se anteponen los intereses de algunos grupos sobre los de la mayor parte de la población. En su mayoría esto ocurre en espacios o corredores selectivos de la ciudad originando encarecimiento de esas áreas, lo que obliga a que la población de pocos recursos que habitaba esos espacios sea expulsada (directa o indirectamente).

Estas características son las que envuelven la urbanización de tipo neoliberal en la ciudad de México para insertarla en el circuito de metrópolis globales, independientemente de la orientación política del gobierno en turno. Bajo la actual asociación entre capital y gobierno siempre se anteponen las necesidades del capital en el tipo de infraestructura y en donde se localiza.

3.3 El sistema de transporte de la ciudad de México en la conformación de espacios urbanos desiguales

Dentro del contexto de la competitividad urbana, el transporte y la movilidad son elementos de vital importancia para poder llevar a cabo el modelo de “competitividad sustentable” que se plantea perseguir en las principales ciudades dentro de la economía global y dentro del proyecto Nuevo Orden Urbano para la ciudad de México.

El desarrollo de nuevos proyectos en movilidad urbana es indispensable para impulsar las actividades de turismo, financieras, culturales, espectáculos, tecnológicas, servicios especializados, etc. Estos proyectos intentan eficientar la movilidad en áreas selectivas de la ciudad, mejorar la imagen de la misma, así como proporcionar “buen clima empresarial”³⁴.

³⁴ Que consiste en estímulos fiscales, construcción de infraestructura de servicios, transportes, imagen urbana y seguridad. Todo esto bajo el marco de una alianza entre el sector público y el privado.

En la ciudad de México este modelo de “competitividad sustentable” se ha presentado con el programa ya mencionado del “Nuevo Orden Urbano” bajo la administración de Marcelo Ebrard.

Para poder llevar a cabo la construcción de nueva infraestructura se proponen nuevos mecanismos de financiamiento en los que se observa la participación conjunta del capital público y el privado para su desarrollo. Por lo que en el siguiente apartado se identifican qué proyectos se llevan a cabo, las instituciones que participan y que acciones se aplican, así como los nuevos instrumentos de inversión utilizados por el Gobierno del Distrito Federal.

3.3.1 Recientes instrumentos de inversión en vialidades y transporte

Los principales actores tanto públicos como privados, que participan en la planeación, construcción y administración de los principales proyectos en transporte y vialidad bajo las administraciones de Andrés Manuel López Obrador (2000-2004), Alejandro Encinas (2004-2005) y Marcelo Ebrard (2006 hasta ahora). Los encargados de los proyectos en vialidades y transporte público son: Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI), Secretaría de Obras, Secretaría del Medio Ambiente y la Secretaría de Finanzas. También se identificaron organismos internacionales en la planeación e impulso de algunos proyectos (que se verán con mayor detalle en las próximas líneas) como el Banco Mundial (BM) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Dentro de las Organizaciones No Gubernamentales (ONGs) internacionales que participan en proyectos denominados como ambientales y de sustentabilidad urbana en países del tercer mundo como México, se encuentran la Fundación Shell (Reino Unido), Fundación Hewlett (Estados Unidos), la Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA), Instituto para el transporte y desarrollo de políticas (ITDP, Estado Unidos) y el Centro de Transporte Sustentable México (CTS, EMBARQ, Estados Unidos).

Dentro de los principales y nuevos instrumentos de inversión que el GDF ha utilizado para la construcción y planeación de proyectos relacionados con transporte y vialidad en

la ciudad se mencionan los **fideicomisos**, que comenzaron bajo la administración de López Obrador, así como los **proyectos y contratos de prestación de servicios** a largo plazo (**PPS**), modelo impulsado por el actual jefe de gobierno, Marcelo Ebrard.

En cuanto a los **fideicomisos**, son instrumentos jurídico-financieros a través de los cuáles se destina una inversión para proyectos específicos, en donde el dinero es administrado a través de una institución crediticia. Como se mencionó, estos instrumentos financieros comenzaron a utilizarse en la administración de López Obrador con el Fideicomiso del Centro Histórico. En el caso de proyectos en vialidades y transporte, el Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación del Distrito Federal (**FIMEVIC**) fue el primero. Este fideicomiso es de carácter público, constituido en diciembre del 2001, en donde la institución crediticia encargada de resguardar el capital destinado es BANOBRAS. Este fideicomiso fue creado con el fin de realizar contratos de obra pública; para encargarse única y exclusivamente de la contratación, administración, supervisión y seguimiento de obras a través de licitaciones, tales como: los segundos pisos, el Metrobús Insurgentes y la ciclopista. Este organismo en la actualidad no tiene ningún proyecto a su cargo.

El Fideicomiso Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, es un fideicomiso público del GDF, constituido a través de la Secretaría de Finanzas en septiembre de 2001. Este fideicomiso tiene a su cargo otorgar el primer pago para la adquisición de nuevas unidades de auto transporte de pasajeros. Así como recibir los títulos de concesión que el GDF otorgue a los concesionarios de autotransportes de pasajeros. (Secretaría de Finanzas, INFOMEX)

La administración para la operación del Metrobús Insurgentes es otro ejemplo del uso de fideicomisos dentro del transporte público de la ciudad. En este caso es un fideicomiso de carácter privado en donde la institución de crédito es el Banco de Interacciones.³⁵

³⁵ Los dueños de este banco son miembros de la familia Hank González. Esta institución de crédito se encarga de emitir préstamos para la construcción de grandes obras de infraestructura ya sea a nivel federal, municipal o local.

La actual administración de la ciudad justifica los fideicomisos como “valiosos instrumentos jurídico-financieros que coadyuvan con el cumplimiento de los Ejes de Economía Competitiva e Incluyente y Nuevo Orden Urbano...y de los compromisos abordados en los rubros “Ciudad Sustentable”, “Servicios urbanos modernos y eficientes” y “Desarrollo económico, empleo e inversiones”³⁶ (Segundo Informe de Gobierno, 2008: 129). El gobierno de Ebrard constituyó el fideicomiso de Apoyo a la infraestructura vial y del transporte en el Distrito Federal.

En 2008 comenzó el desarrollo de los fideicomisos Fibras³⁷, cuya primera inversión, estimada en 300 millones de dólares, se dirige a la rehabilitación y modernización de los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de El Rosario, Martín Carrera, Zaragoza y Politécnico (Jornada 11 de septiembre 2008). Según información de la empresa, “Capital en Crecimiento”³⁸, la primera etapa comprende la construcción, administración y operación por uno o varios socios estratégicos de dichos espacios (<http://www.capitalencrecimiento.com.mx>, 2009)

Los fideicomisos tienen como fin administrar el capital invertido por los particulares a través de certificados de participación (que son títulos de crédito) para hacer de la infraestructura o inmueble una propiedad con mayor valor. Las Fibras tienen atractivos financieros, ya que este tipo de adquisiciones no pagan impuestos como el ISAI e ISR.

En cuanto a los **PPS** (que en realidad son *outsourcing* para la construcción de infraestructura urbana), en 2007 se modificó el Código Financiero del Distrito Federal y se emitieron las Reglas para Realizar los Proyectos y Contratos de Prestación de Servicios a Largo Plazo para la Administración Pública del Distrito Federal. Se dice que esto se hace con el fin de “multiplicar los recursos disponibles del Distrito Federal para la

³⁶ Aunque no los define ni se mencionan sus ventajas sobre otras formas de inversión.

³⁷ Fideicomiso de Infraestructura y Bienes Raíces (Fibras) es aquel en el cual el propietario aporta a fin de emitir certificados de préstamos ordinarios (CPO) en el mercado de capitales respaldados por dichos bienes raíces o infraestructura. (Medina Mora, 2007: 49). El comité técnico constituido dentro de cada fideicomiso “tiene a su cargo la administración del portafolio de inmuebles del fideicomiso, así como, la decisión sobre las inversiones y reinversiones del patrimonio de la FIBRA, con el objetivo de aumentar el valor del patrimonio y por lo tanto, de los CPO (títulos de crédito) (Medina Mora, 2007: 68).

³⁸ El gobierno de la ciudad creó a través de la Secretaría de Finanzas una empresa denominada Capital en Crecimiento para que realizara la coordinación de los proyectos, en dónde existe amplia participación de la iniciativa privada para la financiación y construcción de obras en transporte.

provisión de servicios públicos y la atención a las necesidades de la ciudadanía, así como contar con instrumentos adicionales que generen un entorno de promoción de la inversión privada, tanto nacional como internacional” (Segundo Informe de Gobierno 2008, 127).

En palabras del actual director de la Secretaría de Obras del DF, Jorge Arganís:

...se ha puesto especial énfasis en lograr la modificación de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, con el propósito de eficientar el marco normativo. Uno de los aspectos de gran importancia en el proyecto de Ley, consiste en la apertura al sector privado para participar en la inversión de obras de infraestructura en la Ciudad de México. Se pretende llegar a esquemas de asociación público-privada (ya sean concesiones o proyectos de prestación de servicios), configurados bajo contratos de largo plazo, abarcando las fases de construcción y operación, por un período que se puede extender a 20 ó 30 años; otorgados por concurso; que obliguen al financiamiento de la inversión, la que se habrá de recuperar con su rendimiento durante la fase de operación, mediante una participación de los ingresos generados por los propios proyectos, o bien mediante una remuneración por desempeño, lo que quedará pactado previamente, y conforme a una adecuada asignación de riesgos, establecida —también— previamente (www.obras.df.gob.mx, 2008).

Estos mecanismos de inversión se ligan a la construcción de los nuevos proyectos en vialidades y transporte en la ciudad, como se verá en la descripción de las obras realizadas.

Dentro de los proyectos que se encontraban bajo la supervisión de Capital en Crecimiento estaban: la construcción de las supervías del Poniente y Reforma así como la concesión de 17 Centros de Transferencia Modal (CETRAM) para su reordenación. En estos proyectos se planteaba que el GDF participaría como “socio” de los capitalistas y que la inversión correría por cuenta de los últimos.

En el caso de la construcción de las supervías, según la información que Capital en Crecimiento reportaba, sería posible gracias a un pago de peaje justo, que permitiría que la empresa constructora recuperara su inversión; sin embargo, se argumentaba que la propiedad de las obras sería de la ciudad y ésta recibiría una parte proporcional de los ingresos generados³⁹.

³⁹ A través del Instituto de Acceso a la Información Pública del Distrito Federal (INFODF) se solicitó información de estas obras a la empresa estatal Capital en Crecimiento, la cual reportó en octubre de 2009, que “la actual administración de la empresa, no ha realizado gestión alguna relacionada con estos proyectos de coinversión, en virtud de que el Órgano de Gobierno de esta Entidad, no ha autorizado la ejecución del

Para la remodelación o reordenación de 17 CETRAM, la misma empresa gubernamental, Capital en Crecimiento, se asociará por medio del Fideicomiso de Inversión de Bienes Raíces (Fibras) con diferentes empresarios, para lo cual aportará los derechos de explotación de los terrenos y la concesión de operación, administración y explotación de la infraestructura, a fin de maximizar el valor de los recursos de mercado. Se instalarán tiendas anclas, locales comerciales, cines, restaurantes, áreas de comida, hoteles, estacionamientos y servicios (*Jornada, Gómez, 2008*).

El proyecto planeado para la construcción del Tranvía de la ciudad de México, que correría de Buena Vista hasta el Centro Histórico, también estaba contemplado bajo un régimen de inversión de este tipo. La Secretaría de Finanzas del DF informó que la construcción, mantenimiento y operación del tranvía sería a través de un Proyecto de Prestación de Servicios, el cual permitiría que el pago estimado fuera de 680 millones de pesos al año por 25 años, con un costo total de 17 millones de pesos. Al término del contrato el tranvía sería propiedad de la ciudad (Secretaría de Finanzas, 30 diciembre 2009).

El proyecto del Circuito Bicentenario se refiere a las obras de rehabilitación y construcción de puentes dentro del antes denominado Circuito Interior. En la licitación de esta obra publicada en febrero de 2008, se menciona que se realizará bajo un esquema de Proyecto de Prestación de Servicios a largo plazo, figura de inversión entre el sector público y privado “en donde el gobierno mantiene el control del proyecto y se garantiza el interés público”, en palabras de Mario Delgado, secretario de Finanzas, menciona que esta figura, que ha sido utilizada en ciudades como “Londres, Dublín, Chile y Sydney”, tiene entre sus ventajas un esquema de pagos anuales por un periodo de cinco años, se reducen las presiones fiscales de corto plazo y se multiplican los recursos destinados a la infraestructura de la ciudad sin generar una presión adicional, lo que potencializa los ingresos de la capital (*El Economista, Pradilla, 2008*).

El GDF aclara que este tipo de asociación público-privada requiere que los riesgos

proyecto de coinversión Supervía Poniente y ni del proyecto de coinversión Supervía Reforma”. En el caso de la Supervía Poniente el GDF autorizó su construcción en 2010.

asociados con su realización se compartan entre el sector público y el privado, de tal forma que queden bajo la responsabilidad de *la entidad que mejor pueda administrarlos* (Segundo Informe de Gobierno, GDF, 2008). Bajo este esquema de financiamiento se observa la participación de instituciones como el BID, ya que en el segundo informe de gobierno de Ebrard se menciona que el BID “ha reconocido la importancia que tiene para el DF este tipo de mecanismos de financiamiento (los PPS) de los servicios públicos, por lo que ha decidido apoyar a la Secretaría de Finanzas con recursos del Fondo Multilateral de Inversiones para brindar apoyo técnico en la institucionalización y el fortalecimiento de su Unidad de Proyectos de Prestación de Servicios (Segundo informe, 2008: 128)

A través de la propuesta y construcción de estos proyectos, lo que se observa es una intensa construcción de infraestructura en transporte que se dice necesaria para el “desarrollo sustentable y competitivo” de la ciudad. El gobierno de la ciudad dice no contar con el suficiente capital para la construcción de esta infraestructura propuesta, por lo que acude con mayor frecuencia a la asociación con el capital privado para dar salida a las “magnas obras”.

Estos son los principales proyectos planteados bajo el esquema de participación público-privada, en donde el Estado aparece como socio de las empresas más que como proveedor de servicios para la población.

Aunque el gobierno de la ciudad señale que este tipo de asociaciones son “necesarias” para el desarrollo de la también “necesaria” construcción de infraestructura en la ciudad, sería importante considerar si este tipo de asociaciones son la solución tanto a corto como a largo plazo, ya que aunque se dice que el gobierno es el dueño de las infraestructuras, por un lado, las constructoras las administran durante 20 o 30 años en algunos casos y por el otro se encarecen los proyectos aún más al no ser el Estado el que recibe el financiamiento directamente⁴⁰.

⁴⁰ Schteingart menciona que ya se ha visto en países de América Latina la privatización de los servicios, como el caso de Argentina, donde estos no se mejoran y solo se encarecen (Schteingart, 2002).

A través de estas “participaciones” con el capital privado la infraestructura se encarece y si no se tienen los resultados esperados en su funcionamiento el estado participa en el “rescate”. Aquí es donde puede observarse lo especulativo de este tipo de proyectos, en donde el riesgo siempre lo toma el estado y el capital privado los beneficios a costa del bienestar social.

Además, la ciudadanía tiene que pagar por estas obras propuestas y en construcción por lo que también es importante analizar a quién benefician en mayor medida y por lo tanto identificar en qué zonas de la ciudad se están construyendo y cuáles áreas de la ciudad se prefieren y favorecen. Además de recordar que el simple hecho de la construcción de infraestructura en vialidades y transporte público no trae mayor justicia o equidad social sino que este tipo de infraestructuras por el contrario ayuda a la conformación de espacios urbanos desiguales. Un ejemplo de esto es el distribuidor vial San Antonio y segundo piso del periférico destinado a los usuarios del transporte privado. Estas construcciones o mejoramiento de vialidades aunque se hacen necesarias debido a la distancia que tiene que recorrer gran parte de la población habitante de la periferia para llegar a sus empleos, no mejoran la calidad de vida de la gran mayoría de la población, si no que algunas encarecen determinadas áreas de la ciudad, mientras que otras hacen posible que las distancias diarias sean cada vez mayores.

3.3.2 Principales proyectos en vialidad y transporte

En este apartado se presentan las principales obras en transporte y vialidad desarrolladas y que continuaron en construcción a lo largo de las administraciones de López Obrador (2000-2005) y del actual jefe de gobierno, Marcelo Ebrard (2006- actual), ya que en estos últimos nueve años se ha observado un notable incremento en la construcción y propuesta de proyectos relacionados con la movilidad de la población en la capital del país. La presentación de los proyectos de movilidad en el Distrito Federal en este período (2000-2009) se divide en dos, los proyectos relacionados al desarrollo y construcción de vialidades (transporte privado en su mayoría) y los proyectos enfocados con el transporte público de la población. Se observa la estrecha relación de una parte de estas obras con el modelo de “ciudad-competitiva-sustentable” o Nuevo Orden Urbano proclamado por las

autoridades de la ciudad, en donde el capital privado tiene cada vez más importante participación y en donde predomina el favorecimiento de actividades comerciales, de servicios, turismo e imagen urbana.

En el sexenio de López Obrador comienzan las espectaculares obras viales en el poniente de la ciudad para continuar con el desarrollo de la zona de Santa Fe, impulsada desde sexenios anteriores. Las vialidades que comunican el reciente nodo financiero eran pocas por lo que para las empresas establecidas en la zona urgía la construcción de proyectos viales en y hacia dicha área.

La construcción del segundo piso en Viaducto y Periférico consistió en varias etapas, la primera –con la construcción del Distribuidor Vial San Antonio–, el cual se inauguró en junio del 2003, el primer tramo de la segunda etapa, de San Antonio a Rómulo O’Farril, en agosto del 2004. La continuación del eje 5 Poniente, el trazo de este eje es prácticamente paralelo al arco poniente del Anillo Periférico, por lo que se construyó como opción a esta vía y para ofrecer una conexión al Segundo Piso de Periférico y al Distribuidor Vial San Antonio. Queda en construcción seis kilómetros de vialidades para dar continuidad al Eje 5 Poniente hasta Avenida Alta Tensión.

Junto con el desarrollo de estas vialidades hacia la zona Poniente de la ciudad se hacen remodelaciones a la Avenida Reforma, desde la Fuente de Petróleos hasta el Centro Histórico. En este último, por parte del Fideicomiso del Centro Histórico se efectuó un proyecto para la reubicación de semáforos y rehabilitaciones en calles como 16 de septiembre, Donceles y Palma.

También comenzó la construcción del Eje Troncal Metropolitano. El origen del eje se localiza en Ciudad Azteca, municipio de Ecatepec, al norte de la zona metropolitana con destino a Xochimilco, en la zona sur de la ciudad. Como parte de este proyecto durante la administración de Andrés Manuel se construyeron: el Distribuidor vial Zaragoza Heberto Castillo; los puentes de los cruces Francisco del Paso y Troncoso y Avenida del Taller, Lorenzo Boturini y Fray Servando Teresa de Mier (2004), así como los pasos vehiculares inferiores en la avenida Oceanía. Se concluyó la primera etapa del puente Muyuguarda, de Xochimilco al Periférico.

Los principales objetivos en el desarrollo de estas vialidades según las autoridades del DF son, construir otras opciones viales para la circulación en la ciudad, reducir al mínimo los tiempos de traslado así como las emisiones de contaminantes para mejorar la calidad del aire y mejorar la imagen urbana de las zonas por donde atraviesan (Gobierno del Distrito Federal, 2009, <http://www.segundonivel.df.gob.mx>).

En cuanto al desarrollo de transporte público en la ciudad durante el gobierno de López Obrador, se comenzó con la construcción del primer corredor estratégico de transporte público a través del proyecto del Metrobús y con el reordenamiento de algunos Centros de Transferencia Modal. De acuerdo con la información de la cartera de proyectos y programas del Banco Mundial (<http://www.web.worldbank.org>, 2009), el proyecto Metrobus comenzó con el impulso de este organismo bajo el nombre de *Introduction of Climate Friendly measures in Transport / Proyecto integral de Medidas Ambientalmente Amigables* (PIMMAT) en 2002. Este proyecto de planeación estuvo financiado por el BM y las fundaciones Shell y Hewlett (<http://www.shellfoundation.org> y CTS, 2009).

Los objetivos planteados con la utilización de este modo de transporte son: a) Mejorar la imagen urbana en los corredores viales, b) Favorecer el uso eficiente de la energía; y, c) Disminuir los niveles de contaminación y las emisiones de gases de efecto invernadero. El organismo dentro del GDF encargado del proyecto en su planeación y coordinación, fue la Secretaría del Medio Ambiente.

Se construyó la primera línea de Metrobús que corre por la Av. Insurgentes y comenzó a funcionar en junio del 2005⁴¹. En el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006 (PITV) se planeó la construcción de un sistema de 10 líneas⁴². Este modo de transporte se encuentra bajo el esquema de transporte sustentable, con afiliación al BM para pertenecer al mercado de bonos de carbón a través de la venta internacional de la

⁴¹ Esta primera línea de Metrobús está conformada por el Organismo Público descentralizado Metrobús, la compañía Corredor Insurgentes SA (CISA), en donde se agrupan los ex-transportistas de la Ruta 2 que corría por Insurgentes y la Red de Transportes de Pasajeros que pertenece al GDF.

⁴² En la actualidad la propuesta de construcción de 10 líneas de Metrobús no se observa clara en los proyectos del gobierno local, a últimas fechas (marzo 2010), el director de la SETRAVI declaró que se ha propuesto la construcción de 10 corredores viales (autobuses en un carril designado) debido a la falta de recursos para llevar a cabo las obras del Metrobús.

reducción de emisiones⁴³. Se dice que el Metrobús es el primer proyecto de transporte en el mundo que logra vender sus emisiones a un fondo de carbono (SETRAVI, 2005). El dinero que se obtiene de estos bonos se supone que solo se gasta en proyectos o medidas para proteger el medio ambiente.

En cuanto a los CETRAM, el PITV 2002-2006 planteaba mejorar la imagen de estos centros desde el punto de vista social, de seguridad y salubridad y reducir la contaminación que se produce y la falta de control del comercio informal y de la operación vehicular. La SETRAVI señala que se realizaron obras de remodelación y rehabilitación de espacios en estos centros, que incluye un programa de remodelación, el reordenamiento del comercio informal así como mayor seguridad de los CETRAM de Indios Verdes, Pantitlán, Chapultepec y Taxqueña, en los que se concentra el 33% de la afluencia de usuarios del sistema. En el 2003 se inauguró el CETRAM Zapata, con una inversión de 150 millones de pesos.

Con el gobierno de Marcelo Ebrard, a partir del 2006, comenzó a construirse infraestructura de vialidades metropolitanas en conjunto con el gobierno del Estado de México. Este tipo de infraestructura se lleva a cabo con fondos del Fideicomiso para el Fondo Metropolitano⁴⁴.

En el oriente de la ciudad, en conjunto con el gobierno del Estado de México se han construido obras como, el Distribuidor Vial Zaragoza-Texcoco de la Concordia, esta fue la primera obra terminada entre el gobierno del Estado de México y el GDF (figura 3.3); el Puente calle 7-Chimalhuacán, inició en septiembre de 2008 y en marzo del 2010 presentaba un avance del 48 por ciento⁴⁵. Dicho puente se ubica entre la delegación Iztacalco y el municipio de Nezahualcóyotl, servirá para acceder de Nezahualcóyotl al

⁴³ Con la firma del protocolo de Kyoto los países industrializados tienen un número limitado de emisiones contaminantes. A través de la compra de bonos de carbón, los países del primer mundo y sus industrias pueden pagar las reducciones de contaminación hechas por otros países y así emitir un mayor número de emisiones. El que paga contamina.

⁴⁴ En 2006 se firma el Contrato para la constitución del Fideicomiso para el Fondo Metropolitano de Proyectos de Impacto Ambiental en el Valle de México, entre los gobiernos del DF y del Estado de México.

⁴⁵ Lo cual representa un importante retraso en la construcción de esta obra, según un boletín de la Asamblea de Representantes del DF, ocasionando importantes afectaciones a la población ya que obligan a la gente a bajarse del transporte público en el Periférico y caminar por la orilla mas de un kilómetro entre autos y camiones para llegar al paradero de Pantitlán.

CETRAM de Pantitlán así como para acceder en auto hacia el aeropuerto y Circuito Interior. Estas obras permitirán el acceso al DF desde municipios como La Paz, Chimalhuacán y Chicoloapan (*Reforma* 2 junio 2009).

En el Periférico y su ampliación en el Arco Oriente se construirán tres puentes vehiculares en las Avenidas Tláhuac y Bilbao (eje 9 sur) así como Eje 5 sur (Av. Leyes de Reforma) además de la construcción de carriles centrales a la altura de Cuernavaca.

En el Norte de la ciudad se continúa con la segunda etapa del Anillo Periférico Arco Norte en la delegación Gustavo A. Madero (GAM). También la segunda etapa del puente vehicular de Periférico y calzada Vallejo (entre Tlanepantla y GAM) con un 90% de avance hasta agosto de 2009; el Distribuidor Vial en Avenida Centenario que se ubica entre los límites de la Gustavo A. Madero y los municipios de Ecatepec y Tlanepantla. La construcción comenzó en 2008 (hasta junio 2009 se tiene un adelanto del 50%)(figura 3.2 Programa de Obras 2007-2010).

Dentro de la continuación de las obras en el Poniente de la ciudad se construye una solución integral del acceso de Toluca hacia Santa Fe en el DF, con una vialidad continua hasta Circuito Interior. Se construyeron puentes a desnivel inaugurados en enero de 2009, Estado Mayor, Observatorio, Eje 5 poniente y Segunda Sección de Chapultepec. Así como diez puentes vehiculares (entre los que figuran los de los cruces con Las Torres, Colegio de Arquitectos, Observatorio, entre otros). Desde la entrada de Ebrard al gobierno de la ciudad, se planeaba la construcción de lo denominado como supervías Poniente y Reforma, dos túneles en donde se tendría participación privada por el alto costo de la infraestructura.

Sin embargo a principios de 2010 el GDF junto con la Secretaría de Obras relanzaron parte de estos proyectos bajo lo que se ha denominado como Autopista urbana Querétaro-Toluca-Cuernavaca (figura 3.2 Programa de Obras 2007-2010), integrada por tres grandes proyectos viales: 1) sistema vial de puentes, túneles y distribuidores sur-poniente

de la ciudad de México, mejor conocido como Supervía Poniente⁴⁶, un sistema vial, en el tramo Santa Fe al Anillo Periférico Sur, con una longitud de 5.56 km. La Secretaría de Obras señala que se tendrán 2,060 metros de vialidades superficiales, 730 metros de puentes y **2,450 metros de túneles**; 2) Anillo Periférico norte, conectará el Viaducto Bicentenario que construye el Gobierno del Estado de México con el segundo piso a la altura de San Antonio, y por último; 3) Anillo Periférico Sur, es una vialidad elevada que se construirá en el tramo San Jerónimo a Canal Nacional, conectará el segundo piso a la altura de San Jerónimo con la autopista a Cuernavaca.

⁴⁶ Es importante hacer notar que ante este proyecto se han presentado protestas por los habitantes de las delegaciones Álvaro Obregón y Magdalena Contreras, así como por grupos de académicos debido a los impactos que estas obras tendrán sobre el Área Natural Protegida en las Barrancas de Tarango y la Loma.

Figura 3.2 Autopista Urbana México-Querétaro-Toluca-Cuernavaca



Fuente: Secretaría de Obras y Servicios GDF, 2010

La rehabilitación y construcción de puentes en el Circuito Interior, denominado ahora como Bicentenario (figura 3.3 Programa de Obras 2007-2010), ha sido una de las principales obras realizadas en esta administración. Consiste en obras de rehabilitación del Circuito que incluyen la colocación de concreto hidráulico (reencarpetamiento) en carriles centrales y laterales, la sustitución de banquetas y guarniciones y la construcción de nuevos puentes vehiculares y peatonales. Esto con el fin de convertirlo en una vialidad de acceso controlado a lo largo de sus 43 kilómetros de longitud. Se construyeron los puentes: Río Mixcoac-Molinos-Revolución, Río Churubusco-Avenida México Coyoacán; Río Churubusco-Ermita Iztapalapa, Río Churubusco-Eje 6 Sur Trabajadores Sociales y Río Churubusco-Eje 5 Sur Purísima.

Se continuó con la construcción del Eje Troncal Metropolitano (figura 3.3 Programa de Obras 2007-2010). Se plantea su terminación y su extensión hasta la salida a Cuernavaca. Se han construido los distribuidores viales:

Muyuguarda (concluido después de 7 años de obra); La Virgen; Santana; Gaza de Av. del Taller (2ª etapa).Planeados: Las Bombas; El Hueso; Canal de Chalco-Periférico; Prol. División del Norte-Muyuguarda; Vialidad Muyuguarda-Caminero; Libramiento carretera Oaxtepec-Xochimilco.

Figura 3.3 Programa de Obras 2007-2010. Plano General



Fuente: Secretaría de Obras y Servicios GDF, 2010

Aparte de las obras ya mencionadas, realizadas entre los gobiernos del estado de México y del Distrito Federal al oriente de la zona metropolitana, el gobierno del estado de México construye grandes obras de autopistas y vialidades al poniente de la metrópoli, que comunican las delegaciones y municipios de Naucalpan, Huixquilucan, Cuajimalpa, Miguel Hidalgo, así como la comunicación hacia la ciudad de Toluca. Se tiene la autopista concesionada La Venta-Chamapa (ubicada en los municipios de Naucalpan, Huixquilucan y la delegación Cuajimalpa); la Autopista Naucalpan-Toluca de cuota, actualmente en construcción. En la parte norte, se construye el Viaducto elevado Bicentenario tramo Toreo-Lomas Verdes de cuota (inaugurado en 2009), en Naucalpan y

continúa en construcción el tramo que llega hasta la carretera de Tepotzotlán.

Con un recorrido este-oeste de la zona metropolitana, la autopista urbana de cuota Remedios-Ecatepec. La primera etapa se inauguró en 2009 y continúa en construcción. También se construye el Circuito exterior mexiquense, que interconectará las autopistas México-Querétaro, México-Pachuca, y México-Puebla. En la actualidad se encuentra en su tercera fase de construcción. La primera etapa conecta las autopistas México-Querétaro y Peñón-Texcoco (inaugurada en 2005), la segunda etapa une a la autopista Peñón-Texcoco con la Avenida Bordo de Xochiaca en Nezahualcóyotl (inaugurada en 2009).

En cuanto al transporte público, en los tres años que lleva de gobierno Ebrard se han echado a andar varios proyectos bajo el discurso de la sustentabilidad urbana y bajo nuevos esquemas de inversión, donde la inversión privada tiene importante participación. En 2007 iniciaron los trabajos para la construcción de la nueva terminal Xochimilco del tren ligero, la cual entró en operación en diciembre de 2008.

Dentro del sistema de líneas del Metrobús, en marzo de 2008 se inauguró el segundo tramo de la línea 1, de Dr. Gálvez a El Caminero y en enero de 2009 la línea que va de oriente a poniente, Tepalcates a Tacubaya. También es importante mencionar que el costo de este transporte es de los más costosos para la población en la ciudad de México y ha ido incrementando de precio. En marzo del año en curso comenzó la construcción de la línea 3 del Metrobús, que correrá de Acueducto Tenayuca a Etiopía.

Otro de los proyectos en cuanto a transporte público metropolitano es el del tren suburbano, que surge de la cooperación entre el Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, junto con el grupo español Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles SA (CAF), y con la colaboración de los gobiernos del Distrito Federal y del Estado de México. CAF señala que este proyecto es el primero en utilizar el transporte ferroviario masivo para pasajeros en el país. Comenzó a funcionar en 2008 y hace un recorrido desde la parte centro norte de la ciudad desde la estación Buenavista hacia el norte de la zona metropolitana en Cuautitlán.

En cuanto a la construcción de la línea 12 del SCT Metro, inició en septiembre de 2008 con obras en Tláhuac, Ermita Iztapalapa y Municipio Libre. La parte sur de esta línea se encuentra en una zona que presenta aún rasgos rurales dentro de la ciudad. Debido a esto, en el lapso de construcción de este proyecto se han registrado diversas protestas de habitantes de la zona de Tláhuac para defender los ejidos, humedales y los alrededores de la zona donde será construida parte de la línea. La denominada Línea dorada, será la más grande de la red, con un total de 25.1 kilómetros y 20 estaciones, pasa por las delegaciones Tláhuac, Iztapalapa y Benito Juárez. En la delegación Tláhuac, además de las obras de la estación se está trabajando en el área de estacionamientos y el Centro de Transferencia Modal que, de acuerdo con la dirección del Proyecto del Metro, será concesionado a la iniciativa privada para la construcción de áreas comerciales y pago de servicios. La constructora Alstom se hará cargo de los trabajos electromecánicos, se tiene planeado estar en condiciones de arrancar en abril de 2011 con la primera etapa de la línea 12, de Tláhuac a Atlalilco (delegación Iztapalapa), que comprende una parte superficial y otra elevada, la cual estará a cargo del Grupo Carso, (*La Jornada*, Gómez, 2009).

El Corredor cero emisiones se crea y promueve bajo el concepto de transporte público “limpio”, a través de 120 unidades eléctricas de Trolebús. Este recorre todo el Eje Central Lázaro Cárdenas, va de la Central de camiones del sur a la del norte. Comenzó a operar en 2009 y se tuvo un incremento en el precio del peaje al pasar de 2 a 4 pesos⁴⁷.

El Corredor Vial Reforma entró en funciones en agosto de 2009. Se tienen en operación 130 autobuses nuevos para el servicio ordinario y 50 para el servicio express, equipados con aire acondicionado, cámaras de monitoreo interno y para el chofer, GPS, bloqueo de acelerador con puertas abiertas, ventanas panorámicas, asientos confortables, pantallas informativas de paradas, letrero de ruta electrónico, así como pantallas LCD de video para entretenimiento de los pasajeros. Los automotores son de la marca Mercedes Benz

⁴⁷ En fechas recientes se ha informado que se construirán dos corredores cero emisiones y ampliación del eje central en 4.5 kilómetros por sentido. El segundo corredor cubrirá la zona del aeropuerto hacia San Lázaro y la parte oriente del Centro Histórico. El tercero en el 2º Sur, de la estación Velódromo del Metro hasta Chapultepec, con posibilidad de empezar operaciones en el primer trimestre del 2010, lo que implicaría la adquisición de nuevos trolebuses. (*La Jornada* 2 septiembre, 2009).

con motores EPA04 que cumplen con la más alta tecnología que reduce las emisiones contaminantes (<http://www.setravi.df.gob.mx>, 2009).

El Corredor Periférico entra dentro del mismo esquema que el de Reforma. Después de varios meses de retraso entró en operación en marzo de 2010, se dijo que se eliminarían 502 microbuses que ya concluyeron su vida útil y 250 autobuses limpios entrarían al servicio, para realizar un recorrido entre Toreo y Canal de Garay. (*Reforma*, 22 julio 2009). Sin embargo hasta junio de 2010 los microbuses continúan circulando por el Periférico junto con los nuevos autobuses.

Como iniciativa del Plan Verde de la ciudad de México se lanza el programa de Transporte Escolar. El programa entró en vigor para algunas escuelas (para escuelas privadas de clase media alta principalmente) en el ciclo escolar de 2009. Se plantea como objetivo central el reducir el número de viajes en automóvil a los centros educativos y en consecuencia reducir la concentración de contaminantes en la atmósfera.

En julio de 2008 se lanzó una licitación para la puesta en marcha del Tranvía de la ciudad de México, que recorrería del Centro Histórico a Buenavista. Se planeaba que el periodo de construcción iniciaría en el último mes del 2008 y que entraría en operación para septiembre de 2010. Hasta febrero del 2010 se confirmaba su construcción con la participación de la IP y con costo de 17 millones de pesos, en palabras del gobierno de la ciudad este transporte es un “medio ecológico, efectivo y sustentable de movilidad urbana, de reordenamiento del espacio público y de promoción del turismo”. Sin embargo a finales de mayo de 2010 el GDF declaró desierta la licitación del tranvía, por lo que el jefe de gobierno, Marcelo Ebrard canceló la realización del proyecto y con ello, la búsqueda de proyectos alternos de transporte (unidades eléctricas, híbridas, a gas o una línea de trolebús) para la zona (*La Jornada*, León, 2010).

Como se mencionó anteriormente a través de la empresa de reciente creación, “Capital en Crecimiento”⁴⁸ se habla de la concesión de 17 CETRAM, iniciando con 4 en 2008, para

⁴⁸ En la página de internet de esta empresa se incluía información acerca de los CETRAM y de los corredores Poniente y Reforma, en la actualidad la página se muestra como en mantenimiento y por lo tanto la información acerca de estos proyectos ya no está disponible.

establecer metroplazas, concebidas como una alternativa “moderna” para multiplicar la cantidad y la calidad de los servicios para los usuarios de estos centros.

Con respecto a esto en el periódico *La Jornada* se informó que en el mes de marzo de 2010, después de dos años de que se anunció, el paradero El Rosario será sometido a una “cirugía mayor”. Esto a través de un esquema de coinversión con la sociedad integrada por Grupo Carso, Bancomer y las empresas Desarrolladora Mexicana de Infraestructura Social e Impulsora del Desarrollo y del Empleo en América Latina, el gobierno capitalino entregará el terreno para que se lleven a cabo las obras a cambio de una concesión de 30 años. El Rosario será el primero de los cuatro paraderos otorgados a la IP, como son Martín Carrera, Politécnico y Zaragoza (*La Jornada*, 19 marzo, 2010).

En marzo de 2010 el gobierno del DF continuó con el proyecto del Metrobús con la construcción de la línea 3, correrá de sur a norte, de la glorieta de Etiopía en la delegación Benito Juárez a Tenayuca en la delegación Gustavo A. Madero.

Aunque es claro que algunas de estas obras eran proyectos paralizados desde años atrás (desde finales de los 70 con la construcción de los ejes viales se dejaron de construir grandes obras en cuanto al transporte de la ciudad⁴⁹), y que era necesaria su construcción debido al aumento de población y automóviles así como de la expansión de la ciudad, otras se realizan en mayor medida para beneficiar y buscar atraer la inversión privada, relacionada con actividades comerciales y de servicios, así como la mejora de la imagen urbana para el turismo en algunas zonas de la ciudad.

Llaman la atención las nuevas modalidades de inversión que utiliza el gobierno de la ciudad para la construcción de estas infraestructuras y servicios para el transporte, en donde la IP entra en asociación con el Estado para la construcción de las infraestructuras de transporte para la ciudad. “Estas obras son difíciles de financiar con los recursos locales, en un marco de contención del gasto público, como se ha venido dando en los últimos años” (Schteingart, 2002: 476), por lo que se acude a los préstamos o “asociaciones” con capitales privados lo que forma parte de la privatización de los

⁴⁹ De 1970 a 1980 se construyó el 81.3% de los Ejes viales (Ibarra y Salazar, 2006: 336).

servicios públicos para la población o al encarecimiento de los proyectos, “los servicios privatizados están concebidos como una relación de mercado, mediado por un precio” (Schteingart, 2002: 477). Además “en países de menor desarrollo económico y de grandes diferencias sociales la privatización conduce a una exclusión mucho mayor que la que podría darse en sociedades mas igualitarias y desarrolladas” (Schteingart, 2002: 477).

Con el gobierno de Ebrard comenzó la construcción de obras en conjunto con el gobierno del Estado de México, esto en el Nororiente de la ciudad. Se planea la ampliación del Arco Oriente en la parte sur del Periférico, al igual que el Arco Norte de esta misma vía.

En la década de 2000, en contraste con la década de 1980, cuando se tuvo un notable aumento en la construcción de centros comerciales, se ha observado una avasalladora construcción de proyectos relacionados al transporte de la ciudad, en muchos casos para impulsar y continuar con el desarrollo de los nodos comerciales y financieros establecidos en las décadas anteriores así como para los de reciente creación.

3.3.3 La nueva configuración de los espacios urbanos desiguales con la movilidad y el sistema de transporte neoliberal

Después de haber señalado los principales proyectos en cuanto a vialidad y transporte realizados a partir de la administración del año 2000 así como las recientes formas de asociación entre las autoridades locales y el capital privado en la construcción de infraestructuras en la ciudad, en este último apartado se muestra la producción de espacios urbanos desiguales mediante el aprovisionamiento de infraestructura de transporte en lugares selectivos de la ciudad de México.

El periodo neoliberal en el cual se desarrollan las actividades del terciario moderno e informal en la ciudad de México se caracteriza por una marcada tendencia a la reconcentración de población considerada como mano de obra calificada, estudiantes, profesionistas, empresarios, clases medias y medias altas en general hacia áreas centrales de la ciudad, así como por la ocupación de clases de menores recursos en áreas periféricas, donde el valor del suelo, viviendas y servicios tienen valores menores. Esto

acompañado por una estructura de *corredores urbanos terciarios* (Pradilla, 2008) concentrados en la ciudad central en donde se realizan obras de mejoramiento vial y de transporte público para favorecer actividades turísticas, comerciales, de servicios en general así como especializados. A la par que una *estructura urbana difusa* según el concepto utilizado por Aguilar y Alvarado (2004), apoyada en la construcción de carreteras, avenidas, puentes, distribuidores viales y trenes suburbanos para mejorar la movilidad del continuo incremento de población que habita la periferia metropolitana y se traslada diariamente al interior de la ciudad, favoreciendo la expansión de la mancha urbana.

Entre los nuevos megaproyectos urbanos que iniciaron en el periodo posterior a 1987 y que siguen transformando los espacios interiores de la ciudad de México se encuentran el Centro Histórico (Cuauhtémoc), Santa Fe (Cuajimalpa-Álvaro Obregón), Bosques de las Lomas (Miguel Hidalgo) e Interlomas (Huixquilucan), además de los grandes conjuntos comerciales y de vivienda en otras delegaciones como Benito Juárez, Coyoacán y Tlalpan en el centro y sur de la ciudad, así como el paulatino mejoramiento de vialidades y transporte público en los principales corredores urbanos, los cuales se han especializado en actividades comerciales y de servicios o en donde se promueven estas actividades.

El impulso del uso comercial y de servicios moderno, junto con el residencial de ingresos altos en corredores y áreas centrales de la ciudad está provocando una mayor producción de espacios urbanos desiguales con respecto de la periferia metropolitana. Estos corredores urbanos concentran oficinas de corporativos que albergan a las grandes empresas nacionales y transnacionales en vialidades como, Corredor Reforma, Insurgentes Sur y subcentros urbanos como Santa Fe, así como restaurantes, comercios y negocios para atraer al turismo nacional e internacional en zonas como el Centro Histórico y la Condesa, en donde se han llevado a cabo y continúan, obras de “rescate” y mejoramiento urbano. Estas zonas de la ciudad son las concentradoras de la mejor infraestructura de transporte, tanto en vialidades y transporte público, como metro, Metrobús, trolebuses y los nuevos corredores de transporte en Periférico y Reforma.

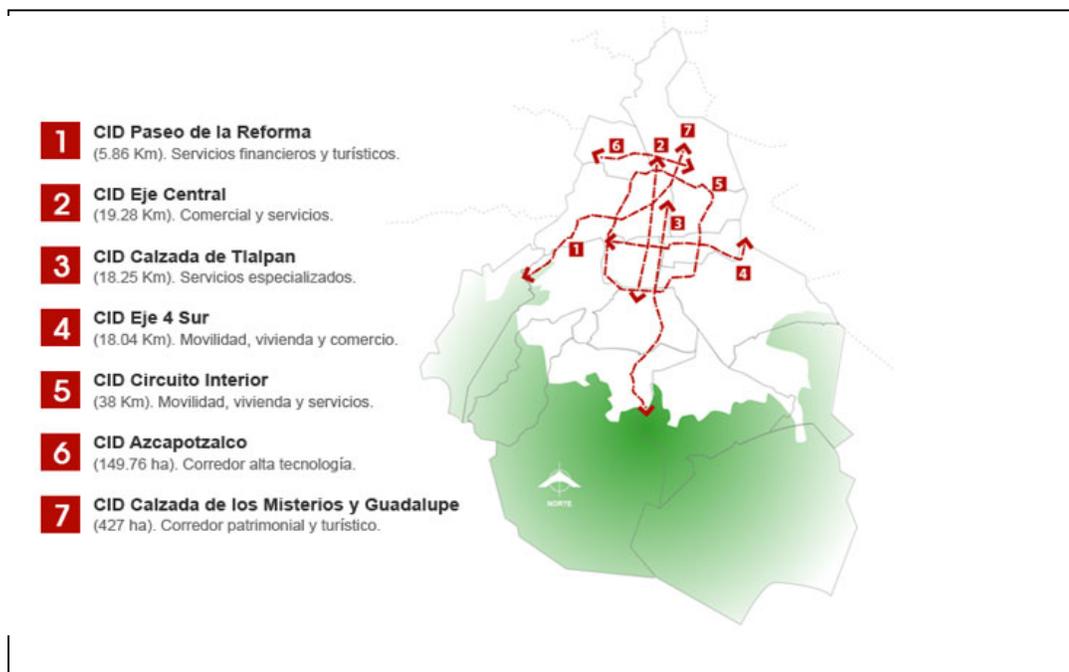
A través de los proyectos urbanos corporativos los gobiernos locales implementan programas de desarrollo para la economía urbana, empleando el discurso político de la

creación de nuevos empleos, el mejoramiento de las finanzas públicas e implementando acciones dentro del marco de la liberalización que con antelación trajeron como consecuencia la desindustrialización de la ciudad (Olivera, 2007: 102).

Además de los proyectos específicos en cuanto a vialidades y transporte público, en el gobierno de Ebrard, bajo el proyecto impulsado por la SEDUVI en el 2006, denominado como “Nuevo orden urbano”, se establece el desarrollo de **Corredores de Integración y Desarrollo (CID)** (Gaceta del Distrito Federal, 8 de enero 2008). Estos corredores se han designado como sitios objeto de una política pública de fomento con distintas “vocaciones” (figura 3.4). En una primera fase se incluyen las siguientes vialidades, designadas de la siguiente manera:

1. Paseo de la Reforma: Servicios financieros y turísticos;
2. Eje Central: Comercial y servicios;
3. Calzada de Tlalpan: Servicios especializados;
4. Eje 4 Sur: Movilidad, vivienda y comercio;
5. Circuito Interior: Movilidad, vivienda y servicios;
6. Azcapotzalco: Corredor de alta tecnología;
7. Calzada de los Misterios y Guadalupe: Corredor patrimonial y turístico;
8. El Centro Histórico

Figura 3.4 Corredores de Integración y Desarrollo



Fuente: Seduvi, 2010

Estos corredores se ubican en las principales avenidas de la ciudad, y las actividades impulsadas corresponden con actividades terciarias principalmente (comercio, servicios y servicios financieros). Estos corredores funcionan como subcentros urbanos alargados, concentradores de un importante número de centros laborales de actividades terciarias, para la población de la ciudad de México.

Se advierte que en los CID se abrirán nuevas oportunidades de inversión pública y privada en materia de vivienda, servicios, comercio y tecnología, entre otros usos; y que además propiciarán altos flujos peatonales y de transporte público, y promoverán la creación de nuevos espacios públicos urbanos. Debido a esto, gran parte de los corredores han ido acompañados de nuevos proyectos de movilidad y transporte público como el Metrobús en Insurgentes y el Eje 4 Sur (movilidad, servicios y vivienda), el corredor cero emisiones en el Eje central (comercial y de servicios), en Reforma la sustitución de peceros por nuevos autobuses (servicios financieros y turísticos), en el Centro Histórico la peatonalización de la Av. Francisco I. Madero, proyecto de construcción de tranvía, sustitución de bicitaxis por ciclotaxis⁵⁰ como parte del mejoramiento de la imagen para el

⁵⁰ Estos ciclotaxis cuentan con motor eléctrico de asistencia al pedal que se alimenta de cuatro baterías, y

turismo.

Dentro del corredor integral Azcapotzalco (corredor de alta tecnología) el gobierno del DF impulsa el proyecto de “recuperación” de la antigua zona industrial en Azcapotzalco a cargo de la SEDUVI con el proyecto Regeneración Urbana Ferrería. Este proyecto se desarrolla bajo el modelo de recuperación urbana en antiguas zonas industriales dotadas de servicios y bien comunicadas que se ha desarrollado en ciudades de países industrializados para la atracción de empresas de industria no contaminante (informática, componentes electrónicos, desarrollo de software), institutos tecnológicos, así como servicios especializados. En 2009 en este corredor comenzó la construcción del centro de espectáculos “Arena Ciudad de México”. Según las declaraciones del GDF el proyecto arquitectónico alojará todo tipo de espectáculos, así como lujosas instalaciones que incluyen bares, tiendas y restaurantes (SEDUVI, 2009). La participación del gobierno capitalino será a través de un sistema de actuación por cooperación con el Grupo Super Espectáculos, SA de CV⁵¹.

Hacia el poniente de la ciudad, el impulso al subcentro de Santa Fe desde 1987 ha traído como consecuencia la incorporación de nuevos desarrollos inmobiliarios para oficinas de servicios profesionales, vivienda y comercio para la población de altos ingresos. En cuanto a vialidades para favorecer al transporte privado hacia esta zona, es evidente el apoyo del gobierno de la ciudad en la construcción de esta infraestructura con las obras viales realizadas a partir del gobierno de López Obrador (segundos pisos, distribuidor vial, puentes, etc.), así como los nuevos proyectos con las obras que constituyen la Autopista México-Querétaro-Cuernavaca, con dirección norte-sur por todo el poniente del Distrito Federal. Para Aguilar y Alvarado (2004), en el centro de la ciudad de México se observan dos polos de actividades bien diferenciados: al poniente se ubica el corredor Reforma en su cruce con la avenida Insurgentes conocida como el área de negocios de la ciudad y al oriente el Centro Histórico.

un sistema de tracción híbrido.

⁵¹ El gobierno local comprometió la aportación del predio, así como facilidades administrativas y fiscales, por lo que el proyecto retribuirá al gobierno de la ciudad, de dos a dos y medio millones de pesos por año, aplicables a obras de mantenimiento y mejoramiento urbano de los alrededores (SEDUVI, 2009).

Según información de la SEDUVI con respecto al corredor Reforma, en la ciudad están en construcción casi una decena de complejos que combinan centro comercial, vivienda, oficinas y hoteles, cuyas inversiones suman más de mil millones de dólares (mmd). Algunos ejemplos son: Reforma 222, Metrópolis Patriotismo, Parque Polanco, Antara, Torre Saint Regis, Antares y Connexity. Para la SEDUVI “el corredor Reforma ha resurgido como un nuevo centro de negocios y zona habitacional de lujo”. Como ya se señaló, en esta avenida además de diferentes obras de mejoramiento, en 2009 se sustituyeron las unidades de transporte público por modelos nuevos y de mejor calidad.

Los servicios al productor muestran una marcada tendencia a la concentración, sobre todo en núcleos y corredores urbanos en las áreas más caras de la ciudad (Aguilar y Alvarado, 2004) como siempre siguiendo una tendencia de concentración hacia el poniente y sur, localizándose en los principales corredores urbanos. De esta forma este tipo de servicios coinciden con los corredores urbanos terciarios, agrupando los comercios y servicios más especializados así como los destinados a consumidores de clase media y media alta, lo que ha derivado en un mayor encarecimiento del suelo de las áreas por las que atraviesan.

En el caso de infraestructura en transporte el ejemplo más reciente era el de la construcción de un tranvía en el Centro Histórico de la ciudad. A lo largo de la mayor parte de la ruta planteada para esta infraestructura ya se cuenta con el Metro, entre Buenavista y Pino Suárez. El recorrido propuesto era exclusivamente para el interior del Centro Histórico por lo que estaba planeado principalmente como una infraestructura para la actividad turística tan promovida en la zona. Este tipo de infraestructura produciría cambios en los valores del suelo de las propiedades cercanas a la ruta del tranvía, continuando con la expulsión directa o indirecta de los sectores de menores recursos del Centro Histórico de la ciudad. Sin embargo, debido a lo costoso del proyecto y la controversia que desató entre los habitantes y comerciantes de la zona, académicos así como los diferentes grupos políticos en la ciudad, a principios de mayo del año en curso el gobierno del DF tuvo que dar marcha atrás al desarrollo de esta infraestructura. En los próximos meses habrá que estar al tanto de las nuevas propuestas para sustituir el proyecto del tranvía.

Paralelo al desarrollo de toda esta infraestructura y apoyo a corredores urbanos, rescate y mejoramiento de zonas centrales de la ciudad con el impulso a actividades de servicios y comercios principalmente, se observa el continuo incremento de los índices de desempleo

y subempleo.

Durante el último trimestre de 2009 la tasa de desempleo en México fue de 5.3 por ciento, equivalente a 2.5 millones de personas de la población económicamente activa (PEA), porcentaje superior al 4.3 por ciento presentado en el mismo periodo de 2008. El INEGI detalló que en el sector informal de la economía nacional trabajan 12.6 millones de personas, es decir, un equivalente a 28.3 por ciento del total de la población ocupada que es de 44.5 millones. De esta manera el trabajo en el sector informal se incrementó en un millón 280 mil con respecto al mismo periodo del año anterior cuando se ubicó en 43.3 millones de personas (*La Jornada* 23 enero 2010).

Estas cifras reflejan la situación del empleo a nivel nacional y si se toma en cuenta que... “el DF que proporciona la mayor parte del empleo en la ZMVM, registra desde hace más de una década, tasas de desempleo abierto mayores que las del promedio del país” (Pradilla, 2008)⁵², se hace evidente la situación de desigualdad social y económica que se vive en la ciudad de México, por lo que los proyectos realizados en cuanto a la movilidad y el transporte de la ciudad reflejan parte importante de la forma en que el gobierno de la ciudad está enfrentando esta situación, que es a través de un modelo urbano neoliberal con la construcción de infraestructura en zonas selectivas de la ciudad para la atracción de la inversión privada bajo la premisa de la creación de empleos.

Las áreas habitacionales periféricas para los sectores socioeconómicos bajos se localizan predominantemente al oriente, en las delegaciones Iztapalapa, Iztacalco y hacia el sur en Magdalena Contreras así como en un importante número de municipios del Estado de México que incluyen a Valle de Chalco Solidaridad, Ixtapaluca, Chimalhuacán, Nezahualcóyotl, Ecatepec, así como al norte en Cuautitlán Izcalli y Tultitlán. De acuerdo con el conteo de población del 2005, sólo la población de los municipios mencionados al oriente de la zona metropolitana, abarcan 20% del total de la población de la metrópoli, si con ellos se incluye la población de la delegación Iztapalapa, la zona oriente de la ciudad concentra el 30% del total de la población metropolitana. Paralela a esta concentración de población al oriente de la zona metropolitana, se observa que la mayor parte de las obras

⁵² El número de trabajadores asegurados ante el IMSS en el Distrito Federal en diciembre del 2009 se ubicó en una cifra de 2 millones 439 mil 713 personas, cantidad menor en 72,844 a la que se tenía en el mismo mes del 2008 (2,512,557). En el país, en el mismo periodo, la disminución fue de 181,271 trabajadores, ya que en diciembre del 2009 se registraron 13,881,281 contra los 14,062,552 que se tenían al término de 2008 (Secretaría de Economía del Distrito Federal, <http://www.sedeco.df.gob.mx>, 2010).

impulsadas por el gobierno del Distrito Federal se llevan a cabo en el poniente y sur de la ciudad de México, bajo la administración actual los “proyectos prioritarios” se ubican al surponiente y norponiente del Distrito Federal.

En el caso de los municipios del Estado de México gran parte de la población que los habita, solo retorna por las noches a dormir a sus casas ya que la mayoría de sus actividades (laborales, educación, salud, recreativas, etc.) se desarrollan en el Distrito Federal. Es por eso que se ha hecho necesaria la masiva y reciente construcción de importantes vialidades para dar servicio a esta enorme cantidad de población que realiza diariamente viajes metropolitanos⁵³ creándose las denominadas “ciudades dormitorio”. Esto se ha realizado en los últimos años a través de concesiones para la construcción y el manejo de autopistas urbanas de cuota para conectar los municipios conurbados del estado de México con el Distrito Federal, tal es el caso de la autopista la Venta-Chamapa en Huixquilucan, el Viaducto Elevado Bicentenario, la autopista Remedios-Ecatepec. Lo que ha provocado un uso desigual de la infraestructura.

Al respecto, en la investigación de Aguilar y Alvarado (2004) se menciona que los subcentros y corredores urbanos son los que cuentan con las mayores concentraciones de los empleos

“en un diámetro de 12 kilómetros a partir del centro de la ciudad (Zócalo), se localiza una gran mayoría de los subcentros urbanos de mayor extensión y concentración de empleos...en términos de toda el área urbana no se ha desarrollado una estructura descentralizada de subcentros urbanos; mas bien, fuera del primer anillo metropolitano la estructura es muy dispersa, sobre todo llama la atención la ausencia de subcentros en la periferia metropolitana” (Op.cit).

Debido a la expansión de la urbe que en parte responde a la ubicación periférica de la vivienda de gran parte de la población y de las actividades laborales al interior de la ciudad, así como al impulso del nuevo polo de Santa Fe, a partir del 2000 y hasta la actualidad se construye nueva infraestructura en transporte, como distribuidores viales y puentes al oriente y norte de la zona metropolitana, hacia los municipios de Ecatepec, Tlanepantla, Nezahualcóyotl, Chimalhuacán, La Paz, Atenco etc., ampliaciones del Periférico al norte y oriente, así como la construcción del tren suburbano en el norte de la metrópoli y la línea 2 del metrobús, que va de Tepalcates a Tacubaya, haciendo un

⁵³ Según la información de las Encuestas Origen Destino 1983, 1994 y 2007, los viajes producidos en el Estado de México hacia el DF han ido en aumento de la siguiente forma: 17%, 33.5% y 41.3% respectivamente del total de viajes- persona- día.

recorrido oriente-poniente en la ciudad, así como vialidades y autopistas de cuota al norte y poniente que buscan mejorar la movilidad en el poniente de la ciudad hacia Santa Fe así como desarrollos urbanos para la población de altos recursos económicos.

Así, la expansión de la zona metropolitana se constituye de la dispersión de la vivienda de gran parte de la población que habita la periferia urbana debido a los altos costos del suelo y rentas en delegaciones centrales de la ciudad y que por lo tanto debe trasladarse diariamente desde la periferia hacia sus respectivos centros laborales en zonas centrales de la urbe. En todos los proyectos de transporte realizados en la ciudad se observa la construcción y promoción de infraestructura para favorecer los servicios en conjunto con el encarecimiento de las áreas centrales de la ciudad mientras que se hacen necesarias grandes obras para conectar a toda la población de menores recursos, algunos expulsados de las áreas centrales y que ocupan espacios cada vez más periféricos.

Aunque muchos de estos proyectos parecen positivos para el desarrollo económico de la ciudad y se supone traerán más empleos y un mejor “orden” al caos urbano y acercarán a la población habitante de la periferia (que viaja 3 horas diarias en promedio), lo que se observa es mayor sobre-acumulación de infraestructura en espacios selectivos y corredores de la ciudad para la atracción de inversión privada tratando de cumplir con los requerimientos necesarios para que la ciudad sea considerada competitiva dentro de la economía global. Esta situación ha traído consigo una marcada formación de espacios urbanos desiguales. Además propicia el crecimiento de la mancha urbana de la ciudad de México y por lo tanto que la población con menor desarrollo económico tenga que viajar trayectos aún más largos, aunado al devastador deterioro ambiental que este desarrollo de infraestructura trae consigo.

Conclusiones

El modo de producción a partir de la industrialización ha sido un proceso determinante para el crecimiento y configuración de las ciudades. Dentro de ello el transporte y movilidad urbana han sido esenciales para el funcionamiento y desarrollo de estos espacios.

Junto con este desarrollo, se presenta la continua evolución de la tecnología e infraestructura en transporte. Las transformaciones en los modos de producción hacen necesaria una constante revolución en los transportes y una adaptación de la movilidad de personas y mercancías a estas necesidades.

De esta forma las transformaciones y evolución del sistema de transporte de la ciudad de México ha intervenido en esta de la siguiente forma:

- Consolida a la actividad productiva impulsada en cada época en cuanto a movilidad de personas y mercancías
- Transforma la estructura y forma de la ciudad
- Eleva y cambia los valores y uso del suelo en los espacios donde se construye infraestructura
- Moviliza la inversión pública y la participación de inversiones privadas
- Sustenta la producción de espacios urbanos desiguales

En la ciudad de México el desarrollo del sistema de transporte urbano surge con la llegada de la industrialización al país y la ciudad. Esta evolución de la infraestructura en el transporte ha obedecido desde sus inicios a la priorización del automotor así como del transporte particular. El tipo de actividad industrial que se desarrolló a partir de los 40 en la ciudad, preferencia a un sistema de autobuses concesionados mediante subsidios estatales y un creciente poder en la política urbana de este grupo de empresarios (la Alianza de Camioneros). Esto se explica debido a la urbanización dependiente de la ciudad, que se caracteriza por la masiva inmigración de población, sin una oferta de vivienda y de servicios suficiente con una creciente expansión urbana, con lo que los

autobuses parecían ser la opción más barata y flexible que podía dar servicio a este tipo de urbanización.

Mediante inversiones por parte del Estado comienza la construcción del Metro de la ciudad a fines de la década de los 60, un medio de transporte siempre pensado para la clase trabajadora y no como medio de transporte al que todas las clases sociales quieran acceder⁵⁴, desdeñando siempre al transporte público. A fines de la década de 1970 se realizan importantes inversiones para la construcción de los Ejes viales y la continuación del Metro y unos años más adelante la creación de la Ruta 100, que en conjunto con el Metro representaron un avance y mejoría dentro del transporte público de la ciudad.

El Metro y los Ejes Viales, fueron las inversiones más importantes en la ciudad en la década de los 70 (antes de la llegada de las políticas neoliberales) en cuanto a proyectos de transporte en áreas centrales de la ciudad, estos impulsaron la expansión de la capital mexicana. Los Ejes viales dan un impulso creciente al uso de los automotores y al automóvil particular a la movilidad urbana. En el caso del Metro, con mayor impulso a finales de la década de los 70 se pretendía que funcionara como el “eje rector” en cuanto al transporte público de la ciudad, pero la expansión de la urbe rebasó el proyecto. Aunado a esto las políticas neoliberales influyeron en el derrumbe de la Ruta 100, que era el proyecto de transporte público impulsado para complementarse con el Metro.

Se observa un alto subsidio por parte de los gobiernos federal y local para cubrir los costos de manutención tanto del Metro como de la Ruta 100. Esta situación a la larga hace costoso y deficiente el funcionamiento de dicha infraestructura, ya que no se exige al capital privado que provea de mejores sueldos a la población para que se pueda pagar por un mejor servicio de transporte público. De esta forma el Estado (la población) tiene que pagar por los servicios para que pueda existir la mano de obra barata.

⁵⁴ El tener acceso a un automóvil particular como parte de un mayor status social, es un factor observado a lo largo de la movilidad de la población en la ciudad.

La llegada de las políticas neoliberales al país y a su principal urbe en la década de 1980, traen consigo nuevos proyectos para la ciudad así como un reacomodo de los grupos que van a estar al comando de esta.

Bajo la presidencia de Salinas de Gortari (1988-1994) y la regencia de Manuel Camacho Solís (1988-1993) no se hacen inversiones al sistema de transporte urbano, por el contrario comienza la aparición y apropiación de la movilidad de la población mediante el autotransporte colectivo de pequeña escala así como un mayor impulso al autotransporte privado. Con ello se permitió el establecimiento de un sistema de transporte público ilegal, de mala calidad, inseguro, contaminante y sin una planeación integral de rutas, para cubrir las necesidades de movilidad de la mayoría de la población habitante de la ciudad. Uno de los elementos del proceso urbano dependiente en la ciudad de México es la aparición de estos modos “alternos” de transporte que se hacen necesarios para cumplir con su funcionalidad.

Con mayor fuerza a lo largo de la década de 1990 comenzó la planeación del proyecto neoliberal urbano, inició la construcción de Santa Fe y el establecimiento de centros comerciales al poniente y sur de la ciudad para las clases medias altas y altas, mientras que el oriente y parte del norte de la ciudad que concentran los mayores grupos de población presentan importantes rezagos en cuanto a vivienda, transportes, vialidades y servicios en general.

Estos procesos favorecieron los efectos de la fragmentación espacial propia al crecimiento y complejización en el desarrollo de la ciudad, a la vez que profundizaron la desigualdad entre los espacios que la integran.

Para el desarrollo de los nuevos flujos de personas y mercancías con la terciarización de la economía mediante el impulso del comercio a través de cadenas y centros comerciales, servicios personales y especializados para las grandes empresas, así como actividades financieras, se hace necesaria la construcción de nueva infraestructura y con ello importantes inversiones en nuevos proyectos de transporte. De esta forma, en el segundo período de gobierno del PRD en el año 2000, con Andrés Manuel López Obrador,

comienzan importantes inversiones para la movilidad de la ciudad a la vez que continúa el proyecto neoliberal urbano propuesto desde la década anterior, aunque ahora bajo el comando de un partido de izquierda. Con los puentes y vialidades construidos hacia el polo financiero de Santa Fe, las adecuaciones en el corredor Reforma, obras de mejoramiento y renovación en el Centro Histórico y construcción de la línea 1 del Metrobús en Insurgentes sur como proyectos principales.

Para la realización de estos proyectos surgen y se promueven las asociaciones público-privadas para llevar a cabo la construcción de infraestructura en transporte y movilidad urbanas, tal es el caso de vialidades, puentes, túneles, Centros de Transferencia Modal, propuestas para segundos pisos, etc. Se plantea que la ciudad no tiene los suficientes recursos para la construcción de esta infraestructura, y aunque es verdad que la capital del país ha sufrido de recortes en su presupuesto debido a las pugnas políticas con el gobierno federal, los proyectos en transporte y movilidad realizados y propuestos reflejan el favorecimiento hacia los grandes capitales, para la promoción de actividades financieras, turísticas, de consumo así como de mejoramiento de zonas selectivas de la ciudad para la creación del “buen clima empresarial” que favorece la “competitividad” de la ciudad. El proyecto de construcción del tranvía en el Centro Histórico (que fue cancelado), el modelo de los Corredores de Integración y Desarrollo, desarrollados por el actual jefe de gobierno, Marcelo Ebrard, por donde corren las nuevas líneas 1 y 2 del Metrobús (Insurgentes y Xola), representan un claro ejemplo de estos procesos.

Las obras de infraestructura en transporte que se realizan en la ciudad de México en su área interior y al poniente, están pensadas para favorecer en primer lugar a las inversiones privadas, lo que a su vez, desencadena la elevación en el valor del suelo con una concentración de capital, infraestructuras y servicios de primera calidad (en comparación con los de las zonas periféricas de la metrópolis) en corredores y áreas centrales de la ciudad. Una de las principales consecuencias de la declaración del Bando dos en el año 2000, fue el encarecimiento de los espacios y corredores de transporte al interior de la ciudad, las nuevas inversiones en el Centro Histórico y obras de “rescate” realizadas hacen que la vivienda para la población de menores recursos no pueda habitar estos

espacios y que sea expulsada hacia la periferia metropolitana del norte y oriente principalmente.

Las obras en el poniente de la ciudad son un claro ejemplo del proyecto urbano neoliberal con el desarrollo de infraestructura hacia Santa Fe, como los segundos pisos, puentes y el reciente anuncio de la construcción de la Supervía poniente. El desarrollo de este proyecto urbano neoliberal ha expulsado a gran parte de la población hacia la periferia metropolitana, principalmente al poniente y norte de la zona metropolitana en delegaciones como Iztapalapa y municipios como Chalco, Valle de Chalco, Chimalhuacán y Ecatepec que a su vez ha hecho necesaria y urgente la construcción de distribuidores y vialidades hacia estas zonas de la metrópolis.

Aunque estas obras sí mejoran algunas zonas de la ciudad, en cuanto a movilidad, seguridad e imagen, en el conjunto urbano se presentan como parches que forman parte de la producción de espacios urbanos desiguales. A pesar de la avalancha de proyectos relacionados con el transporte en la ciudad no se observa un desarrollo integral del sistema de transporte con el conjunto de elementos que conducen al bienestar de la población (vivienda, empleo, salud, educación), por el contrario estas obras en infraestructura de transporte consolidan la producción de un espacio urbano expansivo, fragmentado y productor de polarización y desigualdades urbanas.

Bibliografía

- Aguilar, A. G., Graizbord, B. y Sánchez, C. (1996), **Las ciudades intermedias y el desarrollo regional en México**, UNAM-CONACULTA-COLMEX, México.
- Aguilar, A. G. (2000), **Localización geográfica de la Cuenca de México**, en Garza, G. (coord.), *La Ciudad de México en el fin del segundo milenio*, Gobierno del Distrito Federal, El Colegio de México, México.
- Aguilar, A.G. y Alvarado, C. (2004), **La reestructuración del espacio urbano de la ciudad de México. ¿Hacia la metrópoli multimodal?**, en *Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países*, Miguel Ángel Porrúa, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, México.
- Álvarez, L. (coord.) (2006), **Democracia y exclusión. Caminos encontrados en la Ciudad de México**, UNAM, UAM, UACM, INAH, Plaza y Valdés, México.
- Brenner N and Theodore N (2002), **Cities and the geographies of actually existing neoliberalism**, *Antipode*, 34, 3: 356-386.
- Calva, J.L. (1993), **El modelo neoliberal mexicano. Costos, vulnerabilidad, alternativas**, Fontamara, México.
- Camacho, R. (2005), **El proceso global como transformador espacial, el caso de la carretera TLCAN en México**, Tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, Colegio de Geografía, México.
- Castells, M. (comp.) (1973), **Imperialismo y urbanización en América Latina**, Ed. Gustavo Gili, España.
- Castells, M. (1981), **Problemas de investigación en sociología urbana**, México, Siglo XXI.
- Castells, M. (1999), **La cuestión urbana**, Siglo XXI, México.
- Conde, C. (2000), **Finanzas públicas metropolitanas**, en Garza G (coord.) (2000), *La Ciudad de México en el fin del segundo milenio*, Gobierno del Distrito Federal, El Colegio de México, México.
- COVITUR (1985), **Programa Maestro del Metro**, Departamento del Distrito Federal, México.
- Davis, D. (1988), **Protesta social y cambio política en México**, *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 50 No. 2, UNAM, México.
- Davis, D. (1999), **El leviatán urbano, La ciudad de México en el siglo XX**, Fondo de Cultura Económica, México.

Davis, D. y Alvarado, A. (2004), **Mexico City: The Challenge of Political Transition**, en *The left in the City, Participatory local governments in Latin America*, edited by Daniel Chavez and Benjamin Goldfrank, Latin American Bureau.

Davis, D. (2007), **El factor Giuliani: delincuencia, la “cero tolerancia” en el trabajo policiaco y la transformación de la esfera pública en el centro de la ciudad de México**, Estudios sociológicos, El Colegio de México, Vol. XXV, núm. 75, septiembre-diciembre.

Delgado, J. (1988), **El patrón de ocupación de la Ciudad de México al año 2000**, en Terrazas, O. y Preciat, E. (coords.), Plaza y Valdés Editores, México.

Departamento del Distrito Federal (1988), **Programa de Desarrollo Urbano del Distrito Federal 1987-1988**, DDF, México.

Departamento del Distrito Federal (1996), **Plan General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal**, DDF, México.

Duhau, E. y Giglia, A. (2007), **Globalización e informalidad en la Ciudad de México, Prácticas de consumo y movilidad**, TRACE 51, junio, México.

Feldman M (1977), **A contribution to the critique of urban political economy: The journey to work**, Antipode, vol. 9, num. 2, Sept. 1977.

Ferrando, B. (1990), **El transporte colectivo como catalizador del proceso de modernización de las ciudades**, en Perló C. (comp.), *La modernización de las ciudades en México*, Universidad Nacional Autónoma de México, 1990.

Friedman, J. (1986), The World City Hypothesis, Development and Change, Vol. 17.

Fideicomiso de estudios estratégicos sobre la ciudad de México (2000), **La ciudad de México hoy. Bases para un diagnóstico**, México.

Friedman, J. (1986), **The World City Hypothesis**, Development and Change, Vol. 17.

Garza, G (1985), **El proceso de industrialización en la ciudad de México 1821-1970**, El Colegio de México, México.

Garza, G (coord.) (2000), **La Ciudad de México en el fin del segundo milenio**, Gobierno del Distrito Federal, El Colegio de México, México.

Garza, G (2003), **La urbanización de México en el siglo XX**, El Colegio de México, México.

Gilly, A (1971), **La revolución interrumpida**, Fondo de Cultura Económica, México.

Graizbord, B. y Acuña B. (2007), **Movilidad residencial en la Ciudad de México**, Estudios Demográficos y Urbanos 22, núm. 2 (65), México.

Gobierno del Distrito Federal (2003), **Programa de desarrollo urbano 2003**, GDF, México.

Gobierno del Distrito Federal (2008), **Segundo informe de gobierno**, GDF, México.

Harvey, D. (1985), **The urbanization of capital**, The Johns Hopkins University Press, Great Britain.

Hall, P. (2000), **La redefinición de las ciudades europeas**, en Bellet, C. (eds.), Ciudades intermedias, urbanización y sostenibilidad, Lleida, Pagés editors, España.

Harvey, D. (1990), **Los límites del capitalismo y la teoría marxista**, Fondo de Cultura Económica, México.

Harvey, D. (2000), **Espacios de Esperanza**, Akal, España.

Harvey, D. (2007), **Espacios del capital, Hacia una geografía crítica**, Akal, España.

Heineberg, H., (2005), **Las metrópolis en el proceso de globalización**, Serie documental de Geo-Crítica, Universidad de Barcelona, Vol. X, No. 563.

Henderson (2004), *The politics of mobility and business elites in Atlanta, Georgia*, Bellwether Publishing Ltd.

Hiernaux, D. (2000), **Historia de la planeación de la ciudad de México**, Garza, G. (coord.) (2000), *La Ciudad de México en el fin del segundo milenio*, Gobierno del Distrito Federal, El Colegio de México, México.

Honge, D (1990), **Geography and the political economy or urban transportation**, *Urban Geography*, 11, 1, pp. 87-100.

Huerta, G. A. (1991), **Economía mexicana mas allá del milagro**, Diana, México.

Ibarra, V. (1983), **El origen de las necesidades de traslado de la mano de obra y las funciones del transporte urbano de personas**, *Iztapala No. 9*, México, UAM, junio-diciembre, pp. 58-71.

Ibarra, V. Y Salazar, C. (2006), **La migración intraurbana y la movilidad cotidiana en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México**, en Álvarez, L. (coord.), *Democracia y exclusión. Caminos encontrados en la Ciudad de México*, UNAM, UAM, UACM, INAH, Plaza y Valdés, México.

INEGI y GDF, (2005) **Estadísticas del medio ambiente del Distrito Federal y Zona Metropolitana 2002**, INEGI, GDF y SMADF, México.

Islas, V. (2000), **Llegando tarde al compromiso. La crisis del transporte en la ciudad de México**, El Colegio de México, México.

Jaret, C. (1983), **Recent neo-Marxist urban analysis**, *Annual Review of Sociology*, **volume 9**.

Keil, R. (2002), **“Common-Sense” Neoliberalism: Progressive Conservative Urbanism in Toronto**, *Canada Antipode* 34 (3).

Lefebvre, H. (1968), **La vida cotidiana en el mundo moderno**, Alianza Editorial, España.

Lefebvre, H. (1976), **De lo rural a lo urbano**, Lotus Mare, Argentina.

Lefebvre, H. (1978), **El derecho a la ciudad**, Península, España.

López, S. I. (1997), **Los derroteros del transporte público concesionado en el DF**, UTEHA, México.

Méndez, R. (1997), **Geografía económica, la lógica espacial del capitalismo global**, Ariel, España.

Medina, M. (2007), **Fideicomisos de infraestructura y bienes raíces**, Tesis de Maestría, Instituto Tecnológico Autónomo de México, México.

Miralles-Guasch, C. (2002), **Ciudad y transporte, el binomio perfecto**, Barcelona, Ariel, 2002.

Moreno, T. (1989), **La crisis en la Ciudad**, en Casanova, P. Y Florescano, E. (coords.), *México hoy*, Siglo Veintiuno Editores, México.

Navarro, B. (1988), **El traslado masivo de la fuerza de trabajo en la ciudad de México**, Colección Desarrollo Urbano, DDF, Plaza y Valdés, UNAM.

Navarro, B. y Cadena, L. (1990), **Planeación del transporte y conflicto social**, *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 52, No. 3, jul-sep, Universidad Nacional Autónoma de México, México.

Navarro, B y Bacelis, S. (2000), **El Metro como sistema de transportación masiva**, en Garza G (coord.) (2000), *La Ciudad de México en el fin del segundo milenio*, Gobierno del Distrito Federal, El Colegio de México, México.

Olivera, P. (2007), **Nuevas centralidades urbanas en la ciudad de México**, en García B. A. y García A., *Un mundo de ciudades. Procesos de urbanización en México en tiempos de globalización*, Geo Forum, Katelani, España.

Pradilla, Emilio, (1981), **Desarrollo capitalista dependiente y proceso de urbanización en América Latina**, Revista Interamericana de Planificación, Vol. XV, núm. 57, marzo de 1981, Sociedad Interamericana de Planificación, México D.F., México.

Pradilla, E. (et. al.), (2008), **Centros comerciales, terciarización y privatización de lo público**, Ciudades 79, Julio-septiembre, RNIU, México.

Petras, J. y Veltmeyer, H. (2005), **Empire with imperialism. The globalizing dynamics of neo-liberal capitalism**, Fernwood Publishing, Canadá.

Pipitone, U. (2003), **Ciudades, naciones y regiones: los espacios institucionales de la modernidad**, Fondo de Cultura Económica, México.

Portillo, A. (1983), **Implicaciones de las políticas urbanas en el capitalismo. Naturaleza de las políticas urbanas**, Iztapalapa No. 5, Universidad Autónoma Metropolitana, México.

Rivera, R. (1992), **Crisis y reorganización del capitalismo mexicano**, Ediciones Era, México.

Santos, M. (1973), **The Latin American residence lectures**, number III en la serie Underdevelopment and poverty: a geographer's view, University of Toronto, Canadá.

Santos, M. (1979), **The shared space, The two circuits of the urban economy in underdeveloped countries**, Methuen London and New York, Great Britain.

Sassen, S. (2001), **The Global City**, Princeton University Press, Princeton.

Saxe-Fernandez, J., Petras, J., Veltmeyer, H. y Núñez, O. (2001), **Globalización, imperialismo y clase social**, Grupo editorial Lumen-Humanitas, Argentina.

Saxe-Fernandez, J. y Delgado, G. (2005), **Imperialismo económico en México, Las grandes operaciones del Banco Mundial en nuestro país**, Debate, México.

Schteingart, M. (2002), **Infraestructura y servicios urbanos en la ciudad de México**, en Álvarez L, (Coord.), ¿Una ciudad para todos? La Ciudad de México, la experiencia del primer gobierno electo, UAM, CONACULTA, INAH, México, 2002.

Secretaría de Desarrollo Económico del Gobierno del Distrito Federal (2005), **Metrópolis de oportunidades**, GDF, México.

Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno del Distrito Federal (2010), **Proyectos prioritarios, vialidad y transporte**, GDF, México.

Secretaría de Transportes y Vialidad y Gobierno del Distrito Federal (2003), **Programa integral de transporte y vialidad del Distrito Federal 2001-2006**, México.

- Secretaría de Turismo del Gobierno Distrito Federal (2007), **Primer informe de actividades de la Secretaría de Turismo**, GDF, México.
- Secretaría de Turismo del Gobierno del Distrito Federal (2009), **Tercer informe de gobierno**, GDF, México.
- Smith, N. (2002), **New globalism, New urbanism: gentrification as global urban strategy**, Antipode 34 (3).
- Smith, N. (2006) **La producción de la naturaleza, la producción del espacio**, SUA, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, México.
- Sobrinho, J. (2000), **Participación económica en el Siglo XX**, en Garza, G. (coord.), La Ciudad de México en el fin del segundo milenio, Gobierno del Distrito Federal, El Colegio de México, México.
- Taylor, P. y Flint, C. (2002), **Geografía política. Economía-Mundo, Estado-Nación y Localidad**, Trama, España.
- Topalov, C. (1979), **La urbanización capitalista**, Edicol México, México.
- Vázquez, Y. (2007), México y Puebla; del centro comercial a la ciudad, La construcción de nuevos territorios urbanos, Revista TRACE 51, Junio 2007, pp. 56-70.
- World Bank (1998), **The Transport Sector in Mexico. An evaluation**, Report No. 18153, World Bank.
- Zanetta, C. (2004), The influence of the World Bank on National housing and urban policies, the case of Mexico and Argentina during 1990s, Ashgate Economic Geography Series, Great Britain.
- Ziccardi, A. (1991), **Las obras públicas de la ciudad de México (1976-1982)**, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales, México.
- Ziccardi, A. (1992), **Empresas de la construcción y grandes obras en la Ciudad de México**, en Gustavo Garza (comp.), Una década de planeación urbano-regional en México, 1978-1988, El Colegio de México.
- Ziccardi, A. (1996), **El estatus de la capital: descentralización, reforma del Estado y federalismo**, Revista Mexicana de Sociología, Vol. 58, No. 3, Jul.- Sep.

Sitios de internet

<http://www.setravi.df.gob.mx/>

<http://www.worldbank.org>

<http://www.imf.org>

<http://www.economia.gob.mx>

<http://www.jornada.unam.mx>

<http://www.seduvi.df.gob.mx>

<http://www.infomexdf.org.mx>

<http://www.capitalencrecimiento.com.mx>

<http://www.mexicocity.gob.mx/>

<http://www.finanzas.df.gob.mx/>

<http://www.edomex.gob.mx/>

<http://www.metro.df.gob.mx/>

<http://eleconomista.com.mx/>

<http://www.obras.df.gob.mx/>

<http://noticias.arquived.com.mx>

<http://sedeco.df.gob.mx>