



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

FACULTAD DE ECONOMÍA

Estructuralismo, urbanización dependiente y ciudad neoliberal: un análisis de la movilidad y el Desarrollo Orientado al Transporte en la Ciudad de México. Caso de Estudio Centro de Transferencias Modal (CETRAM) Mixcoac.

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

Licenciado en Economía

P R E S E N T A:

PABLO GÓMEZ ARENAS

DIRECTOR DE TESIS:

Mtro. Edgar Amador Zamora

CIUDAD DE MÉXICO, 2019





Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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.

Agradecimientos

A mi madre, María del Refugio Arenas Covarrubias y mi padre, Gerardo Gómez Ayala por creer en un proyecto de educación y apoyarme sin importar los tiempos, costos y afinidades. A mi hermano Gerardo Gómez Arenas por aguantar y debatir en la sobremesa. A mi hermana María del Refugio Gómez Arenas por motivarme a aprender más y demostrar que se puede hacer todo.

A Edgar Amador, por sembrarme las inquietudes económicas y urbanas que ahora me siguen a todos lados. A Monika Meireles, por enseñarme la belleza de la investigación y acercarme a las heterodoxias, por su taller de tesis los viernes y por su apoyo incondicional en todos los proyectos.

A Catalina Saiz Juárez, por seguir en este camino de años, por enseñarme a criticar mi posición y por ser una motivación diaria de lo que se puede alcanzar si uno se lo propone.

A Julio Rivera, Diego Alarcón, Rodrigo Brugada y Carlos Flores; por el grupo de apoyo que creamos y las discusiones que hemos tenido en torno al tema. A Alejandra Meneses y Liliana Escoto, quienes me han apoyado durante toda la carrera y más allá de ésta.

A Miriam Rojas, por ser el verdadero sustento de la casa y por hacer que las mañanas fueran menos pesadas. Sin ti, nada hubiera sido posible.

A mis amigos Gerardo Carmona, Christian Islas, Miguel Audifred, Rodrigo Castillo, Alberto Solano, Frida Meléndez; por la compañía, pláticas, discusiones, enseñanzas, bibliografía y el apoyo que ha existido entre nosotros.

A mis profesores, que pese a la precarización que la docencia vive en la universidad, cada día cargan la educación en sus hombros transmitiendo mensajes y sembrando conocimiento a los grupos.

Pero sobre todo a la gente que cada día hace más de dos horas para transportarse a su destino: a un empleo precario o una escuela en decadencia; en un transporte antiguo, lento e inseguro; con un salario que no alcanza y que cada vez vale menos; en un país neoliberal, periférico y dependiente. Este trabajo investigativo es para mejorar esas condiciones.

Índice

Índice.....	3
Índice de cuadros y mapas	5
Lista de acrónimos	6
Introducción	8
Capítulo 1. Estructuralismo y Ciudad neoliberal	14
1.1 Estructuralismo, heterogeneidad estructural, dependencia latinoamericana y la urbanización dependiente	14
1.1.1 Estructuralismo y teoría de la dependencia latinoamericana	16
1.1.2 Urbanización dependiente y características.....	23
1.2. La Ciudad Neoliberal.	28
1.2.1 Nuevo contractualismo.....	31
1.2.2 Segregación socioespacial y derecho a la ciudad.....	33
1.2.3 Espacios de consumo y la lucha por el espacio público.....	36
1.3 Financiarización, gentrificación y la Ciudad Neoliberal.....	39
1.3.1 Financiarización y FIBRAS	40
1.3.2 Disneyficación y gentrificación.....	42
1.4 Reflexiones finales del capítulo	45
Capítulo 2. Coordinación metropolitana y movilidad en la Ciudad de México. Buscando la viabilidad en economías dependientes.....	48
2.1 Ciudad primada. Coordinación y cooperación intrarregional.	49
2.1.1 Ciudad de México	53
2.2 Vivienda, transporte y tiempos de traslado en la Ciudad de México	56
2.2.1 Localización de vivienda y trabajo, distritos expulsores y receptores.	57
2.2.2 Modalidad y tiempo de traslado	66
2.3 Reflexiones finales del capítulo	75
Capítulo 3. Desarrollo Orientado al Transporte. Surgimiento, análisis y experiencias.....	77
3.1 Surgimiento, objetivos y algunas posibles dificultades.....	78
3.2 Algunas mediciones del DOT	81
3.3 Experiencias previas.....	83
3.3.1 Bogotá. Metrovivienda y Transmilenio.....	84
3.3.2 Hong Kong. Corporación de transporte masivo ferroviario.....	86
3.3.3 ZMVM. Remodelación de CETRAM.....	88
3.4 Reflexiones finales del capítulo	92
Capítulo 4. Caso de Estudio: CETRAM Mixcoac. Generando un posible DOT	94

4.1. Delimitación de caso de estudio.....	95
4.1.1 Vivienda y población	98
4.1.2 CETRAM	101
4.2. Marco legal para la aplicación de un DOT.....	105
4.3. Financiamiento del DOT	107
4.4. Imagen objetivo de un CETRAM modelo en Mixcoac.....	109
4.5. Reflexiones finales del capítulo	112
Conclusiones generales	115
Bibliografía	122
Anexo	131
Anexo 1. Tabla con nombre de municipios, estado y región.	131

Índice de cuadros y mapas

Tabla 1 Porcentaje de población de las dos principales ciudades con respecto al total nacional.....	26
Tabla 2. Principales Distritos expulsores de población.....	60
Tabla 3. Principales Distritos receptores de población.....	61
Tabla 4. Principales Distritos expulsores de población trabajadora.....	62
Tabla 5. Principales Distritos receptores de población trabajadora.....	63
Tabla 6. Distritos destino con mayor concentración de viajes realizados por hombres trabajadores.....	64
Tabla 7. Distritos destino con mayor cantidad de viajes realizados por mujeres trabajadoras.....	65
Tabla 8. Población en área de estudio.....	99
Cuadro 1. Centros comerciales en América Latina.....	37
Cuadro 2. Áreas metropolitanas seleccionadas de Ciudades Primadas en América Latina: Evolución del comportamiento demográfico.....	52
Cuadro 3. Matriz intrarregional de la ZMVM.....	57
Cuadro 4. Distribución modal de viajes totales dentro de la ZMVM.....	67
Cuadro 5. Los 10 distritos principales con mayor y menor proporción de uso de automóvil.....	73
Mapa 1. División regional de la ZMVM.....	58
Mapa 2. Expansión de la mancha urbana en la ZMVM.....	59
Mapa 3. Extensión del sistema de Metro dentro de la ZMVM.....	70
Mapa 4. Porcentaje de uso de automóvil como medio de transporte por distrito.....	72
Mapa 5. Zona de influencia del CETRAM Mixcoac.....	97
Mapa 6. Rutas de transporte CETRAM Mixcoac.....	104
Gráfica 1. Modalidad y tiempo de traslado vivienda-trabajo.....	68
Gráfica 2. Tasa de motorización en países seleccionados.....	71
Gráfica 3. Vivienda en área de estudio.....	98
Grafica 4. Distribución poblacional.....	100
Imagen 1. Localización CETRAM Mixcoac.....	101
Imagen 2. Calle Benvenuto Cellini.....	102
Imagen 3. Zona del CETRAM Mixcoac.....	102

Lista de acrónimos

APP = Asociación Público-Privada

BRT = Bus Rapid Transit

CEDUA = Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales del Colegio de México

CEPAL = Comisión Económica para América Latina

CETRAM = Centro de Transferencia Modal

CONAPO = Consejo Nacional de Población

CONAVI = Comisión Nacional de Vivienda

CU = Ciudad Universitaria

CVGEO = Clave Geoestadística Concatenada

DF = Distrito Federal de México

DOT = Desarrollo Orientado al Transporte

ENP = Escuela Nacional Preparatoria

EOD = Encuesta Origen-Destino

ETN = Empresa Transnacional

FIBRA = Fideicomiso de Infraestructura y Bienes Raíces

FUNO = FIBRA Uno

GDF = Gobierno del Distrito Federal

INEGI = Instituto Nacional de Estadística y Geografía

INFONAVIT = Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores

INVI = Instituto de Vivienda de la Ciudad de México

ISI = Industrialización por Sustitución de Importaciones

ITDP = Institute of Transport Development Policy

MTR = Massive Transit Railway Corporation

NMT = Non-motorized Transport

PEA = Población Económicamente Activa

PDU = Programa de Desarrollo Urbano

PEMCM = Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México

PIB = Producto Interno Bruto

PTM = Programa de Transporte y Movilidad

SAC = Sistema de Actuación por Cooperación

SEDUVI = Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México

SEMOVI = Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México

TMD = Teoría Marxista de la Dependencia

WRI = World Resources Institute

ZMCM = Zona Metropolitana de la Ciudad de México

ZMVM = Zona Metropolitana del Valle de México

Introducción

Los procesos de urbanización que las ciudades latinoamericanas han vivido desde el siglo pasado comparten una especificidad producto de la conformación de la estructura económica que la región ha tenido desde su conformación como colonias. El presente trabajo hablará sobre cómo la conformación de las estructuras económicas en los países latinoamericanos ha dado como resultado una conformación urbana única en su tipo, caracterizada por la primacía de una ciudad sobre el resto de los asentamientos humanos.

Posteriormente, se analizarán las condiciones actuales de la movilidad urbana específicamente en la Ciudad de México, vista como la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). Y estudiar una estrategia específica que los antiguos gobiernos y organismos internacionales han estado promoviendo en las últimas décadas para solucionar esta problemática.

Este trabajo nace de un interés académico para poder construir vasos comunicantes entre diferentes áreas de estudio, como lo es la geografía, el urbanismo y la economía. Esto a partir de la idea de generar un conocimiento transversal que no limite sus explicaciones a las variables utilizadas dentro de una sola área de estudio, la economía en este caso.

Al mismo tiempo, existe un interés personal y profesional sobre el entendimiento de las dinámicas internas urbanas, cómo es que éstas se relacionan entre sí y cuáles son los factores que determinan las estructuras económicas y urbanas de la región latinoamericana en lo general y de la Ciudad de México en lo particular. Una vez comprendidas estas determinantes, el objetivo restante sería proponer soluciones diferentes tanto en matices como en sustancia para poder gestionar de mejor forma problemáticas como la expansión urbana y la movilidad interna.

Dado lo anterior este trabajo plantea ser una primera aproximación teórica tanto a diversos abordajes económicos como a la teoría urbana en sí. No es objetivo de ésta crear soluciones que se puedan llevar a la praxis directamente a partir de lo investigado aquí, sino que se plantea crear una base teórico-metodológica que nos permita abordar la “cuestión urbana” de una manera específica para el caso latinoamericano.

Sin embargo, este trabajo también plantea un caso de estudio específico, la remodelación de uno de los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) localizado en el área de Mixcoac, al sur de la ZMVM, para así poder dotar de un nuevo enfoque de análisis a los desarrollos propuestos para mejorar la movilidad dentro de la ciudad en los últimos años, nos referimos al Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) como política urbana.

La pregunta central que la investigación tiene es ¿qué tanto el DOT como política pública puede resolver los problemas urbanos en los países latinoamericanos?, esta pregunta responde a varios razonamientos previos, el primero de ellos es, si partimos de que las conformaciones de las distintas estructuras económicas son un producto histórico específico, las respuestas únicas pueden no solucionar la totalidad de la especificidad en cuestión e inclusive puede generar consecuencias contrarias a lo que se buscaba en un primer momento.

El segundo de ellos nace a partir de la conceptualización del estado neoliberal en el marco de los gobiernos locales, nos referimos a la Ciudad Neoliberal, concepto usado en la crítica urbana para entender los nuevos comportamientos y los cambios de prioridades que el estado ha tenido desde la entrada del neoliberalismo como modelo económico hegemónico en las últimas décadas. Modelo que se distancia de su predecesor, llamado keynesiano, en objetivos y herramientas que utiliza.

El tercer razonamiento parte a raíz de la densificación urbana como solución de mercado y paliativo contra la expansión urbana. Este trabajo sostiene que la expansión urbana que se ha vivido en las distintas ciudades primadas latinoamericanas no responde a las mismas causas que existieron en las ciudades estadounidenses y europeas, sino que se viven dinámicas distintas producto de las estructuras económicas subdesarrolladas de cada país.

La conceptualización histórica, la ciudad neoliberal y la densificación como solución de mercado son los tres motores que buscarán responder a la pregunta investigativa en cuestión y generar una crítica (vista como una profundización teórica) para conseguir un mayor entendimiento de la complejidad urbana que se vive en las ciudades latinoamericanas, y principalmente en la ZMVM.

La hipótesis de la investigación es demostrar si el desarrollo orientado al transporte es una herramienta que permita generar una mayor distribución e igualdad socioespacial mientras que se evitan procesos de desplazamiento y gentrificación dentro de la Ciudad de México y las ciudades primadas latinoamericanas.

El objetivo principal de esta investigación es analizar la viabilidad y las consecuencias que el Desarrollo Orientado al Transporte puede tener dentro de la Ciudad de México partiendo de la conceptualización de ciudad primada, neoliberal y así caracterizarla.

Al mismo tiempo se tienen cuatro objetivos secundarios, los cuales estarán plasmados en cada uno de los capítulos. El primero de ellos es construir un marco teórico adecuado para el análisis de la realidad de los países latinoamericanos y sus ciudades primadas, para interpretar a la Ciudad de México en el marco de la urbanización dependiente dentro del siglo XXI. Así, se hace la reseña crítica de las aportaciones de: a) Estructuralismo latinoamericano b) Teoría marxista de la dependencia c) Urbanización dependiente d) Ciudad neoliberal.

El segundo objetivo secundario es analizar la dinámica de movilidad intraurbana y las diferentes problemáticas existentes en materia de cooperación gubernamental. Para eso se utilizará de herramienta la encuesta Origen-Destino de la ZMVM 2017 creada por el INEGI en colaboración con el Instituto de Ingeniería de la UNAM, así como diversos trabajos producidos por el Centro de Estudios Demográficos Urbanos y Ambientales (CEDUA) del Colegio de México y la UNAM. Esto, con ayuda de datos georreferenciados servirán para mapear de forma concreta ciertas dinámicas de movilidad vivienda-trabajo y la modalidad en la que se realizan.

Posteriormente y como tercer objetivo secundario se analizarán los impactos que el desarrollo orientado al transporte ha tenido en distintas ciudades a partir de diversas experiencias

internacionales de América Latina y Asia, para eso se hace una caracterización del DOT como política, revisando el nacimiento de esta propuesta, sus características y qué organismos han intervenido en su difusión e implementación, en un segundo momento se revisan tres experiencias existentes, una en Hong Kong con su esquema R+P y dos en economías latinoamericanas, el caso de Metrovivienda en Bogotá y la remodelación del CETRAM Rosario en la Ciudad de México, con el objetivo de identificar las limitantes existentes en los casos latinoamericanos y poder establecer un mejor panorama a partir de experiencias previas.

Como cuarto objetivo secundario se identificarán las distintas formas de financiamiento de infraestructura para la movilidad en el marco de la Ciudad Neoliberal y así intentar proponer una forma distinta para la remodelación de los CETRAM. En este sentido, se utilizará de ejemplo y como caso de estudio al CETRAM Mixcoac. Aquí se identificará y caracterizará a la zona de influencia en materia geográfica y económica, para posteriormente enfocarse en el área de estudio mediante visita de campo y datos georreferenciados. Una vez logrado eso se identificarán diversos actores gubernamentales y sociales que pueden tener una mayor injerencia para generar un proceso de remodelación más democrático y planificado.

La investigación se divide en cuatro capítulos más conclusiones e introducción. El primer capítulo lleva por nombre: Estructuralismo y Ciudad Neoliberal. Dentro de este capítulo se busca generar un marco de entendimiento general a partir de la revisión crítica de varias escuelas de pensamiento nacidas específicamente en América Latina. Esto debido a la importancia que tiene el revivir y repensar la situación que vivimos en América Latina a partir de un pensamiento propio, nacido de nuestras limitantes y condicionantes.

Para eso se revisarán en primer lugar las aportaciones que el Estructuralismo latinoamericano nacido y propagado por la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) desde mitad del siglo XX. Aquí se hace referencia las especificidades histórico-estructurales que las economías latinoamericanas han vivido desde la época colonial, condiciones que se han mantenido, aunque no sin un cambio de matices.

Para eso se retomarán los planteamientos de Raúl Prebisch con su concepción de Centro-Periferia en el sistema capitalista global, donde América Latina históricamente se ha dedicado a la exportación de materias primas importando el resto de sus manufacturas, característica que con el paso del tiempo se traduce en un detrimento de los términos de intercambio en favor de los países centrales, es decir, una exportación cada vez mayor del excedente generado en las economías periféricas (Prebisch, 1998 [1949]).

También se revisarán los planteamientos de Celso Furtado sobre el subdesarrollo como proceso autónomo al desarrollo y, por lo tanto, con limitantes y características específicas, una de ellas es la falta de un núcleo endógeno dinámico que tenga la capacidad de absorción de mano de obra (Furtado, 1964 [1961]). Otro planteamiento que se revisará será el concepto de heterogeneidad estructural, planteado por Aníbal Pinto donde se explica la diferencia de

productividad entre diversos estratos económicos, siendo el sector primario exportador el más dinámico, pero careciendo de capacidad de arrastre y absorción de mano de obra (Pinto, 1998 [1970]). La heterogeneidad estructural, un proceso que se agudiza con el tiempo explica las diferencias de productividad/salario entre distintas regiones de los países.

Al mismo tiempo se incluirán planteamientos de la teoría marxista de la dependencia, donde se explica la dependencia entre países independientes políticamente, sin embargo, condicionados por una sumisión de carácter histórico (Marini, 2015 [1973]). Aquí se explicarán los conceptos de superexplotación laboral y de dependencia como tal.

Una vez caracterizadas las estructuras económicas, se revisará la teoría urbana, partiendo del término urbanización dependiente y ciudad primada (Quijano, 1976), conceptos que sirven para explicar el proceso de expansión urbana y la excesiva importancia que una ciudad, generalmente la capital, tiene sobre el resto de la estructura urbana nacional debido a su importancia histórica, provocando que esta ciudad sea varias veces superior en tamaño y población a la segunda más poblada.

Posteriormente se revisará la teorización de la Ciudad Neoliberal, partiendo de la diferencia del papel que el Estado juega dentro de la economía y vida social, en este caso retrayéndose y limitando su participación a la administración de contratos (Yeatman, 2002) (Raco, 2013), provocando una crisis en los medios de consumo colectivo (Jaramillo, 1981) aumentando la segregación socio-espacial, provocando la existencia de zonas con alta rentabilidad las cuales se enfrentan a la resistencia de los pobladores por el llamado derecho a la ciudad (Harvey, 2008) frente a espacios urbanos en cada vez mayor deterioro, generalmente las periferias, alimentadas por dinámicas de migración campo-ciudad y por el desplazamiento forzado de las poblaciones con menores recursos que viven en las zonas céntricas.

Como última parte del capítulo se aborda el concepto de financiarización como el incremento en los roles de motivos financieros, mercados financieros, actores e instituciones financieros en la operación de la economía doméstica o internacional (Epstein, 2005). En este sentido, la financiarización en el ámbito urbano sirve como un catalizador de la liquidez de los mercados financieros mundiales para la construcción de nuevos desarrollos inmobiliarios, sólo que ahora vistos como activos que se valorizarán antes que como vivienda para personas. Aquí se hace una valoración de los efectos que se desarrollan a partir de este ascenso del sector financiero y se revisa el caso de los Fideicomisos de inversión y Bienes Raíces (FIBRAS) en el caso mexicano para entender su funcionamiento y los efectos que se generan de manera interna en la ZMVM.

Por último, se caracterizará al proceso de gentrificación en las ciudades latinoamericanas partiendo del concepto de “disneyficación” (Harvey, 2012) como forma de apropiación monopólica del capital simbólico de una zona de la ciudad mediante la transformación de los espacios una vez utilizados por las personas para el aprovechamiento y la valorización del capital por parte de empresas transnacionales, todo esto coadyuvado por una política estatal

a partir de la creación de “marcas ciudad”. Creando así espacios con las mismas características a lo largo de las ciudades del mundo, promoviendo dinámicas como el aumento del precio de la vivienda, la eliminación de antiguos espacios barriales por establecimientos transnacionales y una homogenización de los hábitos y espacios de consumo, haciendo que la gente que no tenga la capacidad económica para enfrentar estos cambios se vea obligada a desplazarse, proceso conocido como gentrificación.

En el segundo capítulo, titulado: Coordinación metropolitana y movilidad en la Ciudad de México. Buscando la viabilidad en economías dependientes. Se realiza en un primer momento una caracterización de las diversas ciudades primadas en América Latina, revisando sus procesos de expansión “difusos” (Abramo, 2012), los cuales han rebasado los límites administrativos originales y, al mismo tiempo, la falta de coordinación y cooperación intrarregional en materia de movilidad e infraestructura (Schteingart & Ibarra, 2016).

Posteriormente se hará un análisis de las condiciones de la vivienda, el transporte y los tiempos de traslado que se viven dentro de la ZMVM, vista como la ciudad primada de México. Aquí se revisará el tema de la localización de las viviendas, los grados de densidad que se viven, el proceso de “rurbanización” que vive la ciudad (Delgado, Galindo, & Ricárdez , 2008). Como también las modalidades y los tiempos de traslado que se viven a diario, haciendo hincapié en la importancia del transporte público como principal medio de transporte frente a la “necesidad” aspiracional del automóvil privado.

Se hará una comparación entre el porcentaje de población que utiliza transporte público y el que utiliza automóvil privado por distrito existente en la ZMVM, mostrando que más allá de la parte aspiracional, el tema del uso de automóvil privado es un tema de clase social donde la segregación socioespacial se entiende de mejor forma.

El tercer capítulo, titulado “Desarrollo Orientado al Transporte. Surgimiento, análisis y experiencias”. se hará una revisión al DOT, primero revisando cuándo surgió y quienes han sido los principales promotores de este tipo de estrategia, se revisarán los objetivos que tiene y cuáles son las principales dificultades que se tienen que enfrentar al momento de generar este tipo de estrategias.

Para eso, se analizarán dos experiencias previas, una asiática y otra latinoamericana; en primer momento se revisará el caso de Bogotá con su propuesta de metrovivienda y el Transmilenio, y cómo es que se intentó generar esquemas de vivienda asequible cerca del transporte público y qué limitantes estructurales existieron al momento de aplicar la estrategia. En segundo momento se revisará el caso de Hong Kong como un caso de éxito al otorgar vivienda asequible, amenidades y un mejoramiento barrial cerca de las estaciones de transporte público, aquí se revisará las especificidades que Hong Kong tiene al ser una Región Administrativa Especial en China.

En el tercer momento se revisará el caso de la remodelación del CETRAM Rosario dentro de la ZMVM como un ejemplo e intento de aplicar la estrategia DOT en México, revisaremos los planteamientos que se buscaban, qué fue lo que se logró y cómo es que se financió el desarrollo, para cerrar con conclusiones parciales de capítulo.

El cuarto capítulo será el caso de estudio: CETRAM Mixcoac. Generando un posible DOT, aquí en un primer momento se delimitará el caso de estudio mediante la zona de influencia en un área caminable a estación de transporte, se caracterizará a la población residente y las generalidades de la vivienda, notando que existe una fuerte heterogeneidad dentro de la zona de estudio a partir de la división delegacional, encontrando colonias con alto poder adquisitivo junto a colonias informales con bajo nivel de servicios.

Posteriormente se analizará al CETRAM Mixcoac a partir de datos georreferenciados, análisis espacial y estudio de campo, aquí es donde podemos encontrar las deficiencias existentes en la actualidad y, al mismo tiempo, encontrar otros grupos de agentes que se desarrollan en esta zona.

Una vez caracterizado el CETRAM y la zona de influencia, se revisará el marco legal existente para la aplicación de esta estrategia, alineándolo con los planes y programas de desarrollo y movilidad del gobierno en turno de la Ciudad de México. Para después hacer un esbozo del posible plan de financiamiento mediante un fideicomiso donde no se limite a sector privado, sino donde tenga una mayor participación otras entidades gubernamentales, en este caso, de vivienda.

Por último, se generará una imagen objetivo del CETRAM donde se contemple una mayor participación de la sociedad civil y los grupos afectados y vulnerables, como lo son los transportistas, los vendedores y la población que no reside pero que se desarrolla en la zona. Lo anterior siguiendo tres ejes principales, una mayor democratización de las decisiones urbanas, una alineación con los objetivos de sustentabilidad y una mayor accesibilidad tanto para personas con discapacidad como para gente ajena al espacio, en este sentido, se busca que las nuevas remodelaciones de los CETRAM tomen en cuenta una mayor cantidad de variables al momento de aplicar las estrategias DOT.

En el último momento se concluirá el trabajo de investigación, en un primer momento resumiendo las conclusiones principales de cada capítulo y posteriormente intentando sembrar inquietudes y algunas posibles respuestas para trabajos posteriores.

Es importante señalar las limitantes que este trabajo tiene, al ser un trabajo para obtener el título de licenciatura y querer generar una visión transversal, existe una falta de profundidad en los planteamientos principalmente en términos legales. Al mismo tiempo, el manejo estadístico de la movilidad y vivienda se complicó debido a la falta de datos y a que los datos existentes son poco prácticos, no existe una base de datos libre en estos temas, o al menos no fue encontrada.

Es por eso que se señala que el objetivo final de este trabajo no es generar una estrategia aplicable al 100% dentro de la ZMVM, sino generar una nueva visión, una visión latinoamericana sobre los problemas que se viven dentro de la urbanidad local, intentando recuperar planteamientos heterodoxos nacidos en el continente e interpretarlos bajo el contexto actual.

Capítulo 1. Estructuralismo y Ciudad neoliberal

Los procesos de urbanización que se han dado en América Latina han tenido particularidades que dan la necesidad de analizarlos a partir un marco teórico específico, nacido desde la duda interna del porqué de América Latina, cuáles son las características en común que se tienen como región, cuáles son las dificultades a las que las economías latinoamericanas se enfrentan y cómo estas dificultades y particularidades se representan en un espacio determinado, es decir, la ciudad.

Las ciudades latinoamericanas han presentado especificidades que las ciudades europeas o estadounidenses no han tenido, por lo que el objetivo de este capítulo entero es formar un cuerpo de análisis que pueda responder a las preguntas hechas anteriormente y, al mismo tiempo, sirva de punto de partida para encontrar soluciones reales a los problemas urbanos que se viven en nuestros países.

Para eso se buscará utilizar planteamientos de autores latinoamericanos como eje principal en la discusión teórica, con el objetivo de desenterrar la letra muerta de nuestro continente y promover una discusión más específica a los problemas urbanos de la región.

Este capítulo se estructura de la siguiente manera. En un primer momento se analizarán los principales aportes al análisis de las economías latinoamericanas desde la escuela estructuralista y la teoría marxista de la dependencia, para así dar una especificidad real a las condiciones de subdesarrollo y, así, encontrar las razones por las que existe una primacía urbana dentro de los países latinoamericanos.

Después se abordarán los planteamientos de la Ciudad Neoliberal como forma de expresión espacial de las políticas económicas del mismo nombre, para analizar las particularidades que la era neoliberal ha dejado en el ámbito urbano dentro de la región.

Por último, se abordará la discusión acerca de la financiarización en el capitalismo contemporáneo, sus raíces, las nuevas formas de financiamiento y su lógica que han generado dinámicas específicas como la gentrificación como una forma particular de desplazamiento en la Ciudad Neoliberal. Para cerrar con las conclusiones generales del capítulo.

1.1 Estructuralismo, heterogeneidad estructural, dependencia latinoamericana y la urbanización dependiente

Como se ha señalado arriba, la urbanización que las ciudades latinoamericanas han vivido tiene particularidades que deben analizarse de forma específica. Al mismo tiempo, existen ciertas similitudes derivadas de condiciones históricas en común, que hace que la urbanización en América Latina pueda ser estudiada bajo un marco teórico más general.

En ese sentido, en este apartado se utilizarán dos de las teorías nacidas en América Latina, teorías que buscan dar una explicación más específica a la realidad de los países que funcionan como satélites, periferias o dependientes, dentro de un sistema capitalista mundial desigual. Nos referimos a la Teoría Marxista de la Dependencia (TMD) y al Estructuralismo Latinoamericano (Estructuralismo, a partir de aquí).

La relevancia que tienen estas dos teorías dentro del pensamiento económico de la región tuvo su auge en la mitad del siglo XX, cuando la CEPAL, encabezada por Raúl Prebisch, fungió como centro de pensamiento para el entendimiento de la realidad económica de América Latina y, de esta forma, se inició un proceso único de producción teórica que ningún país de la región había experimentado. Fue gracias a esta producción teórica que los países de la región comenzaron a crecer dentro de una etapa que se denominaría Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI).

La particularidad que el Estructuralismo tenía para entender la realidad económica latinoamericana giraba en torno a un análisis histórico metodológico, que daba respuesta a no solo a la interrogante de la falta de crecimiento en la región, sino que teorizó acerca del subdesarrollo como un proceso autónomo al desarrollo y no como su etapa previa (Furtado, 1964 [1961]). Esta escuela de pensamiento tuvo sede dentro de la CEPAL con autores que estuvieron ligados a posiciones políticas con una injerencia importante, Raúl Prebisch fue el primer gerente general del Banco Central de la República de Argentina, Celso Furtado director del Banco de Desarrollo de Brasil, entre otros.

Dentro de este apartado se abordarán los principales planteamientos teóricos que esta escuela de pensamiento heredó a la región para el entendimiento específico del subdesarrollo latinoamericano.

Por el otro lado, la TMD busca analizar a América Latina como una región sometida a una dominación por parte de las potencias mundiales a lo largo de la historia desde su concepción como colonias exportadoras de materias primas. Para la TMD, la importancia real no radica en las desigualdades comerciales como Prebisch analiza y teoriza como el deterioro de los términos de intercambio (Prebisch, 1998 [1949]), sino en las contradicciones sociales internas de los países dependientes, heredadas de las antiguas formas de dominación colonial, dando como resultado una desigualdad inmensa donde una población se beneficia y vive con patrones de consumo similar al de las potencias y por otro lado, una población que vive en condiciones mínimas de sobrevivencia, acuñando el término Superexplotación del trabajo que se explicará posteriormente (Marini, 2015 [1973]).

El entendimiento de estas dos teorías es de suma importancia debido a la especificidad en la que se centran, el análisis de economías subdesarrolladas desde las mismas economías subdesarrolladas, ya que no es sólo importante el qué se dice, sino desde dónde se dice (Dussel, 2015).

Para concluir el apartado, se analizará el proceso de urbanización dependiente, es decir, los procesos y características que las ciudades de los países dependientes tienen. Debido a que estas ciudades son la representación de los proyectos de nación que cada país tuvo, y todos comparten varias características en común, como la relación campo-ciudad que se da de forma específica en este tipo de países, muy diferente a la relación existente dentro de los países desarrollados (Castells, 2014 [1974]), o la denominada macrocefalia urbana teorizada por Jaramillo (1979).

Entender el proceso de urbanización de la Ciudad de México bajo este marco teórico dará más herramientas para abordar y solucionar las problemáticas que hoy atañen a todos. El desarrollo urbano y económico dentro de la periferia no es comparable con su homólogo del centro, por lo que tiene que ser abordado bajo consideraciones especiales que en este apartado comenzaremos a analizar.

1.1.1 Estructuralismo y teoría de la dependencia latinoamericana

Dentro de este apartado se analizarán los principales conceptos teóricos que las dos principales escuelas de pensamiento latinoamericano construyeron a partir del análisis de las condiciones económicas y sociales de la realidad de América Latina. Se iniciará con el principal planteamiento formulado por Raúl Prebisch acerca del deterioro de los términos de intercambio para comenzar a analizar las causas e implicaciones que esta dinámica genera dentro de los distintos países. Después se abordarán los planteamientos que Furtado hace acerca de concebir al subdesarrollo como un proceso autónomo al desarrollo del capitalismo, es decir, el subdesarrollo y el desarrollo coexisten dentro del mismo sistema y no son etapas previas o superiores. Cerrando con el planteamiento de heterogeneidad estructural formulado por Aníbal Pinto. Dentro de estos tres ejes se plantean más características que las economías periféricas comparten.

Por el lado de la TMD se abordará el concepto de dependencia y de superexplotación laboral, haciendo hincapié en sus características y en la importancia que tuvo dentro del desarrollo del capitalismo mundial.

El análisis estructuralista, como su nombre indica, hace referencia al estudio de las estructuras económicas internas de los países y cómo es que éstas se relacionan con el exterior, se caracteriza por un método histórico-metodológico de las condiciones económicas, políticas y sociales que han llevado a los países a su condición actual. La particularidad de esta teoría es que no reduce ningún argumento a un modelo ahistórico, sino que posiciona el análisis siempre tomando en cuenta las condiciones y especificidades históricas de los países o región.

Es en este marco donde Raúl Prebisch comienza a analizar las características que las economías de América Latina tienen y cómo es que estos países se relacionan con el exterior mediante un mercado internacional totalmente desigual y jerárquico. Prebisch analiza a las economías en dos vertientes, por un lado, se encuentran los centros industriales, economías con un alto grado de productividad, un mercado interno sólido y una elevada tasa de innovación que inundan los mercados internacionales de bienes de consumo y de capital. En el otro extremo están las economías periféricas, las cuales tienen un mercado interno incipiente, una productividad baja y una baja tasa de formación de capital (Prebisch, 1998 [1949]).

Son estos dos tipos de países los cuales se encuentran en el mercado internacional para intercambiar bienes y servicios, los centros industriales exportan bienes de capital y manufacturados, mientras que la periferia, donde se encuentra América Latina exporta materias primas y alimentos para estos centros. La teoría clásica del comercio nos diría que

la especialización por país en bienes con una mayor ventaja comparativa es lo ideal para un mayor beneficio en el intercambio entre dos países (Krugman, Obstfeld, & Melitz, 2012). Pero lo que Prebisch encuentra es que la relación de precios que existe entre la exportación de materias primas y la importación de manufacturas y bienes de capital tiende a inclinarse hacia los centros industriales, esto es que, conforme el tiempo va transcurriendo los países exportadores de materias primas tienen que exportar una cantidad cada vez mayor para poder importar la misma cantidad de bienes manufacturados, esta dinámica es conocida como el deterioro de los términos del intercambio o la tesis Prebisch-Singer.

El deterioro se provoca porque no existe un traspaso de progreso técnico, las economías centrales tienen un aumento en su productividad, pero esto no se refleja en una disminución de precio final, debido a que, si bien los costos se reducen, esta reducción se la apropian los trabajadores y empresarios en forma de mayores salarios, dividendos y en una reducción de la jornada de trabajo, cosa que no sucede dentro de las economías periféricas.

Al mismo tiempo, la característica que tienen los bienes exportados desde la periferia es que son materias primas y alimentos con una demanda de las exportaciones inelástica, es decir, que el aumento de la producción de bienes exportables primarios dentro de la periferia no se traduce en un aumento de sus exportaciones en términos reales, sino más bien en una reducción de precio. Por lo que aumentar las exportaciones en términos reales se torna una tarea compleja, lo cual reduce el margen de acción vía balanza de pagos.

Por el lado contrario, las importaciones que la periferia realiza de los países centrales tienen una mayor elasticidad, derivado de progreso técnico y la innovación que estos países producen. Por lo que las importaciones de los productos manufacturados en los centros tienden a aumentar mientras que las exportaciones de materias primas de la periferia se mantienen constantes (Prebisch, 1998 [1949]).

Estas limitantes de la estructura económica de la periferia dan como resultado una presión constante dentro de la balanza de pagos debido a la escasez de dólares que estas economías sufren de manera repetida, la cual se soluciona mediante la entrada de capitales (ahorro externo) que puede tener un fin especulativo o productivo.

Celso Furtado, por su parte, analiza las características que las economías subdesarrolladas tienen comparando el proceso de industrialización que las economías centrales tuvieron desde la revolución industrial en relación con el proceso de inserción internacional que las economías coloniales tuvieron.

Para Furtado “la Revolución Industrial constituye, per se, un fenómeno autónomo” (Furtado, 1964 [1961], pág. 156). El caso inglés es el más característico y es el que es usado por Furtado para analizar el proceso de industrialización de los países centrales. Divide el proceso de industrialización en dos etapas principales.

La primera etapa corresponde a la destrucción paulatina de la producción pre-capitalista que Inglaterra vivía antes de la revolución industrial, esto fue provocado por la mecanización que la producción comenzó a tener gracias al desarrollo de bienes de capital, lo cual originó un

aumento en la productividad y una reducción de costos significativa; los antiguos modos de producción gremial no pudieron hacer frente a los nuevos precios de mercado y fueron desapareciendo. Este proceso, sumado la migración masiva del campo a la ciudad, hizo que la curva de oferta de mano de obra se volviera elástica, lo cual hacía reemplazable al obrero común y por lo mismo su salario tendería a ser de subsistencia.

La mayor productividad y los bajos salarios le dieron la oportunidad a los capitalistas de obtener mayores ganancias que se tradujeron en una búsqueda incesante de mejores tecnologías para aumentar aún más la productividad, es decir, existió un aumento en la demanda de bienes de capital orientada a la reducción de costos. La industria de bienes de capital al ver aumentada su demanda de bienes requirió que una mayor fuerza de trabajo se insertara en el sector, creando de esta forma una dinámica interna de crecimiento guiada por la industria de bienes de capital que poco a poco fue absorbiendo a toda la población volviendo más inelástica la oferta de trabajo (Furtado, 1964 [1961]).

La segunda etapa del proceso de industrialización se caracteriza por una oferta de mano de obra poco elástica que provocó un desequilibrio entre la producción de bienes de capital que se tenía y la capacidad para absorberlos, es decir, la poca elasticidad de la mano de obra provocaría una mayor redistribución del ingreso hacia los trabajadores, pero esto daría una tendencia a la baja de la tasa de ganancia del capitalista. El papel de la tecnología y la dirección que se le dio a ésta fue primordial para mantener las tasas de crecimiento.

El exceso de oferta de bienes de capital reducía los costos de inversión para la producción de bienes de consumo con lo cual se disminuye el precio de estos bienes para el conjunto de la economía, esta dinámica genera que el salario real de los ocupados en el sector de bienes de capital aumente gracias al bajo precio que los bienes de consumo. El aumento del salario real provoca un aumento del consumo que a su vez da como resultado un incremento en la demanda de bienes de capital haciendo que exista una tendencia a la mecanización de los procesos, con lo cual se puede mantener la elasticidad de la mano de obra y seguir conservando el ciclo.

Esta tendencia de mantener la dirección de inversiones tecnológicas hacia los sectores que pudieran reducir la demanda de mano de obra se puede ver en el sector agrícola, el cual vivió un proceso de mecanización provocando el mantenimiento de la elasticidad de la mano de obra y un aumento en la cantidad de capital empleado por trabajador (Furtado, 1964 [1961]).

Este proceso cíclico que se da dentro de las economías industrializadas se ve ayudado por un aumento en las exportaciones de bienes de capital y de consumo como parte de un proceso de expansión imperialista que se vivió en la época, dentro del cual los distintos territorios se vieron insertados en la dinámica capitalista mediante una relación de control y conquista gracias a la ventaja tecnológica que el desarrollo capitalista había generado en los países centrales.

Es dentro de esta relación de imperialismo que se da un proceso de mundialización del capitalismo en dos vías distintas, por un lado, la migración que distintas poblaciones europeas tuvieron hacia territorios desocupados o conquistados, como lo fueron Australia o los Estados

Unidos, esta población llevaba consigo tanto los patrones de consumo europeos como la ideología capitalista, por lo que su desarrollo se dio de una forma específica.

La otra vía se da con la inserción del capitalismo dentro de territorios ya poblados con relaciones sociales establecidas y sistemas económicos distintos, pero todos de ellos pre-capitalistas. Estas relaciones se dieron según fuera el interés de las economías centrales, por un lado, podrían generarse ciertas rutas comerciales o bien crear una industria productiva de exportación de materias primas específicas que el país central requiriera. Esto dio como resultado que una “Estructura híbrida” dentro de estas economías en donde conviven dos sistemas. Por un lado, una economía pre-capitalista secular que se basa en relaciones sociales coloniales y por otro lado una economía capitalista en ciertos sectores específicos.

Esta estructura híbrida es para Furtado la característica principal de los países subdesarrollados, ya que son economías que se insertaron de manera muy particular al mercado mundial.

“El subdesarrollo es un proceso histórico autónomo, y no una etapa por la que debían haber pasado necesariamente las economías que ya alcanzaron un grado superior de desarrollo”
(Furtado, 1964 [1961], pág. 165)

Es en estas economías subdesarrolladas donde no existe una destrucción total de la producción pre-capitalista y solamente pequeños sectores estratégicos se insertan a la dinámica mundial. En este sentido el efecto de la elasticidad de la mano de obra cobra una mayor relevancia en estas economías, debido a que los sectores que se insertan al capitalismo mundial son principalmente de exportación de materias primas (Prebisch, 1998 [1949]) por lo cual los salarios pagados que se dan en la región no están en función de la productividad sino en función de las condiciones de vidas generalizadas de la región (Furtado, 1964 [1961])

Al mismo tiempo, el papel que juegan las empresas que invierten en los países subdesarrollados es simplemente de dador de salarios, no existe una vinculación directa con la estructura económica total, truncando de esta forma el ciclo dinámico entre la industria de bienes de consumo y la industria de bienes de capital que sí existió en los países centrales y al mismo tiempo dando una gran rentabilidad al capital.

Pero en algunos casos (como Brasil o México) esta incipiente y estratégica inserción de la economía subdesarrollada al mercado mundial fue suficiente para generar una masa monetaria considerable que modificara los hábitos de consumo de la población con lo cual se dio un aumento en la importación de bienes de consumo de las economías centrales generando aún mayores presiones en la balanza de pagos.

Aunque también esta masa monetaria dio inicio a la creación de un mercado interno debido a que no todo el capital era invertido desde fuera, sino que el capital nacional (y por lo tanto la burguesía) jugó un papel importante en la creación de este mercado. La diferencia principal que existe entre la rentabilidad que los capitalistas tuvieron en los países centrales dentro de la primera etapa de industrialización y, la rentabilidad de los países subdesarrollados, es la dinámica interna que se genera dentro de los sectores. En las economías centrales la manufactura y la innovación por bienes de capital tuvieron una dinámica especial que otorgó

a estos países un proceso endógeno de crecimiento. En las economías periféricas, la dinámica no existía de esta forma, debido a que su demanda provenía del exterior y un aumento de inversión dentro de la industria primaria acabaría provocando una reducción del precio final y por lo tanto una reducción de los salarios reales.

Aun así y debido tanto a la incapacidad para importar como a la mayor masa monetaria, se comenzó un proceso de industrialización principalmente de industria ligera de consumo final para satisfacer la demanda de bienes que no podían ser importados. Dando como resultado la coexistencia de tres sectores, el primer grupo caracterizado por actividades de subsistencia, el segundo por actividades enfocadas a la exportación y el tercero dedicado a la producción de un mercado interno (Furtado, 1964 [1961]).

Esta condición de subdesarrollo es superable sólo hasta el punto de generar una estructura económica que permita expandir la capacidad productiva (Furtado, 1964 [1961]), aunque se tendrá siempre un factor externo que dinamice su crecimiento, por lo que las presiones en la balanza de pagos se mantienen no por las condiciones internas sino por el sistema financiero internacional y la escasez de divisas en estas economías.

Los planteamientos que elabora Furtado sobre la coexistencia de diversos sectores con diferentes productividades son retomados por Aníbal Pinto para poder analizar la naturaleza y las consecuencias que tiene esta diferencia de productividades específicamente en América Latina.

Pinto encuentra, al igual que Furtado, tres estructuras de productividades que caracterizan a ciertos sectores de las economías periféricas latinoamericanas. En primer lugar, se encuentran las actividades con una productividad semejante a la que prevalecía dentro de la colonia, es decir, productividades pre-capitalistas que él denomina como primitivas. Del otro lado se encuentran las actividades enfocadas en el mercado externo, con una productividad similar a la de las economías centrales, las cuales él las llama el polo moderno; y en tercer lugar se encuentran las actividades que representan la media de productividad dentro de los países originada por un proceso incipiente de industrialización interna debido a las características ya señaladas, es decir industrias con productividad intermedia (Pinto, 1998 [1970]).

Esta diferencia de productividades Pinto las analiza y define a las economías de América Latina como economías con una Heterogeneidad Estructural (Pinto, 1998 [1970]), es decir, que debido a que en las economías periféricas que comprende América Latina no tuvieron el dinamismo endógeno entre la industria de bienes de consumo y de bienes de capital, como sí tuvieron las economías centrales, sólo un pequeño sector es insertado en el modo de producción capitalista. El resto de la economía vive con modos de producción pre-capitalistas, con producción de autoconsumo, productividad muy baja y teniendo un nivel de vida mucho más bajo que el que tiene el polo moderno.

Esta diferencia de productividades se muestra dentro de los países como las desigualdades regionales y si bien existen dentro de todos los países, en el caso de América Latina son mucho más marcadas y no sólo eso, sino que tienden a acrecentarse (Pinto, 1998 [1970]). Lo anterior debido al modo específico de inserción de los países dentro del sistema mundial. En

estos países periféricos existen pequeños espacios como lo son las capitales y los puertos (que en muchos casos es el mismo lugar) que se logran insertar en la dinámica de producción, mientras que en el resto del país juega una suerte de periferia interna que se dedica a alimentar el funcionamiento de la economía central interna, es decir, los grandes centros urbanos, espacios donde se concentra el polo moderno de la economía y la mayor cantidad de inversiones. Mientras que por el otro lado los sectores marginados que viven en la periferia logran sobrevivir de costosas transferencias con los excedentes del polo moderno (Sunkel, 1998 [1958]) (Pinto, 1998 [1970]).

La falta de dinamismo en la industria incipiente enfocada en el mercado interno y la inelasticidad de la demanda externa de los productos primarios exportados pertenecientes al polo moderno provoca que no se pueda absorber a la mano de obra totalmente elástica que los países subdesarrollados tienen debido a la destrucción inacabada de la producción pre-capitalista, lo cual hace que exista una estructura heterogénea en materia de productividad dentro de las economías periféricas, ésta se ve acentuada en una relación centro-periferia interna.

Al mismo tiempo, la falta de industria y mercado interno con una dinámica endógena provoca que se dependa siempre de bienes de consumo o de capital importados lo cual ahoga la balanza de pagos con déficits constantes que se ven subsanados con la entrada de ahorro externo, esto limita totalmente el crecimiento de la región y la deja vulnerable de choques externos y siempre con presiones deficitarias tanto fiscales, vía transferencias a los sectores primitivos, como de balanza de pagos, la cual, conforme pasa el tiempo se ve doblemente dañada por el deterioro de los términos de intercambio que las exportaciones primarias conllevan.

Estas características dentro de la estructura de las economías periféricas son las que la escuela estructuralista teoriza y, al mismo tiempo, propone una solución para reducir la vulnerabilidad de las economías, la industrialización por medio de la guía del Estado o Industrialización por Sustitución de Importaciones.

En el otro extremo de la teoría latinoamericana nace la Teoría Marxista de la Dependencia (TMD), en la cual el análisis no se centra en la relación que se tiene entre el centro y la periferia por medio del intercambio internacional y la balanza de pagos. Sino que se centra en las contradicciones internas del funcionamiento del capitalismo dependiente de América Latina (Osorio, 2016)

Dentro de la TMD el mayor exponente sería Ruy Mauro Marini, economista de origen brasileño, que señala las particularidades de la economía dentro de los países latinoamericanos. Para él estas particularidades se dan en dos sentidos, el primero puede ser el surgimiento de insuficiencias por parte de estas economías y el segundo es que se presenten como deformaciones. Para Marini, la noción de pre-capitalismo dentro de los sectores no puede abarcar las características en las economías de América Latina, ya que estos sectores nunca podrán desarrollarse debido a la estructura mundial y su funcionamiento, así que más tener estructuras pre-capitalistas, nuestro capitalismo se vuelve un capitalismo *sui generis* (Marini, 2015 [1973])

Marini explica este capitalismo a partir de las independencias de los países de la región y la revolución industrial, para Marini la relación que se da entre el capital comercial, bancario y manufacturero de Europa, principalmente Inglaterra y la nervadura demográfica y administrativa tejida en los países de la región desde la colonia darán como resultado

“un conjunto de países que entrarán a gravitar en torno a Inglaterra [...] los nuevos países se articularán directamente con la metrópoli inglesa y, en función de los requerimientos de ésta, entrarán a producir y a exportar bienes primarios a cambio de manufacturas de consumo y - cuando la exportación supera sus importaciones- de deudas.” (Marini, 2015 [1973], pág. 110)

Este tipo de relación es lo que dará origen a una dependencia de los países latinoamericanos con las metrópolis. Marini entiende la dependencia como “una relación de subordinación entre naciones formalmente independientes, en cuyo marco las relaciones de producción de las naciones subordinadas son modificadas o recreadas para asegurar la reproducción ampliada de la dependencia.” (Marini, 2015 [1973], pág. 111) es decir, el proceso de Dependencia se reproduce de forma sistemática

Aunque para Marini el intercambio desigual no se explica con las razones previamente enunciadas por Prebisch, sino más bien, el intercambio desigual surge por una elusión de la Ley del valor por el simple hecho de producir algo que los demás no pueden hacer, es esta razón la cual origina que el aumento de la productividad no se traduzca en menores precios sino en una distribución de mayores beneficios. En este contexto, las naciones dependientes exportadoras de materias primas compensan esta pérdida en el intercambio con una mayor explotación del trabajador.

Esta mayor explotación del trabajador se puede dar por tres vías distintas, “una intensificación del trabajo, una prolongación de la jornada laboral y la expropiación de parte del trabajo necesario para que el obrero reponga su fuerza de trabajo” (Marini, 2015 [1973], pág. 126), estos métodos se ajustan perfectamente a la estructura productiva extractivista que rige las economías de la región, debido a que un mayor uso intensivo de la fuerza de trabajo no representa un impacto real en el aumento de los costos, sino simplemente un mayor desgaste del trabajador debido a nuestras industrias con un uso intensivo de fuerza de trabajo. (Marini, 2015 [1973]). Esto es, los trabajadores de la región son pagados por debajo de su valor mediante estos mecanismos lo cual configura una forma específica de explotación, llamada por Marini, “superexplotación del trabajo”.

Al mismo tiempo, Marini encuentra que la superexplotación del trabajo se puede reproducir gracias a los lazos que unen a las economías dependientes con los centros industriales. La producción de mercancías en América Latina no depende del mercado interno, sino de la demanda exterior, por lo cual la realización de la mercancía en la producción capitalista latinoamericana se realizará fuera de sus fronteras, con lo cual existe una separación de la esfera de la producción y la esfera de la circulación. Es esta separación entre esferas la que provoca que el consumo de los trabajadores internos no interfiera con la realización de las mercancías, por lo cual la producción no se afecta, aunque sí la tasa de plusvalía; esto da como consecuencia que exista una tendencia a explotar al máximo a la fuerza de trabajo sin una preocupación real sobre las condiciones de reposición (Marini, 2015 [1973]).

Por último y debido a las características tanto de dependencia como de superexplotación, la industrialización que se comenzó a dar dentro de América Latina se enmarca dentro de una nueva distribución del trabajo, en la cual los países dependientes son delegados a etapas inferiores de la producción, dejando las etapas más avanzadas a las economías centrales con el monopolio del conocimiento incluido. (Marini, 2015 [1973])

Es dentro del marco expuesto en este apartado que la economía mexicana se inserta y, por consiguiente, la capital del país. Durante el siglo XX, México vivió una explosión demográfica importante y una migración masiva campo-ciudad, con lo cual comenzó un proceso de urbanización que marcaría el desarrollo del país, aunque, debido a la estructura periférica-dependiente en la que estamos inmersos, el proceso de urbanización también tuvo características específicas de este tipo de países, las cuales se explicarán a continuación.

1.1.2 Urbanización dependiente y características

Dentro de este apartado se abordarán los conceptos que enmarcan a la urbanización de América Latina como un proceso de urbanización dependiente. Para ello, se comenzará hablando de la conceptualización que tiene el espacio urbano dentro del espacio social, comparando principalmente la relación campo-ciudad que Henri Lefebvre teoriza para Francia y posteriormente contrastarla con el planteamiento de Manuel Castells sobre el mismo problema en economías dependientes.

En un segundo momento se abordarán los temas referentes a la caracterización de la urbanización en las economías dependientes, partiendo de la falta de relación entre el crecimiento económico y el grado de urbanización (Castells, 2014 [1974]), las particularidades de las ciudades latinoamericanas caracterizadas por la “macrocefalia urbana” (Jaramillo, 1979) y las características que los estados latinoamericanos tienen en común con respecto al manejo de las políticas urbanas y sus limitantes.

Para poder entender a la ciudad en el modo de producción capitalista, tenemos que tomar como punto de partida la época industrial, ya que, como se revisó con los planteamientos de Furtado, el ascenso del capitalismo representó al mismo tiempo la destrucción de modos de producción pre-capitalistas. Para Lefebvre “La industrialización implica la desestructuración de las estructuras establecidas” (Lefebvre, 1968), es decir, el ascenso del capitalismo en Europa se vio escenificado con una reestructuración de las antiguas ciudades gremiales.

La industria naciente a partir de la industrialización se vio localizada en las afueras de las ciudades, instalándose cerca de fuentes de energía, medios de transporte, materias primas y mano de obra. Estas industrias, antes dispersas, comienzan un proceso de acercamiento a los núcleos urbanos que puedan sustentar su crecimiento, generando así un proceso de concentración de capital urbano. Fueron las ciudades antiguas las que ya tenían una capacidad instalada históricamente, mercados, fuentes y gestores de capital (bancos), reservas de mano de obra, lo que permitió una concentración mayor de medios de producción en el reducido espacio (Lefebvre, 1968).

Este tipo de ciudad industrial, rompe con los antiguos modos de organización y los moldea de acuerdo a sus necesidades. Por un lado, los antiguos centros antiguos se ven moldeados para la realización del capital y por el otro el proceso urbano cobra importancia a partir de la aglomeración y proliferación de ciudades obreras y barrios periféricos. Es aquí donde nace un proceso en dos partes, “industrialización y urbanización [...] producción económica y vida social. Los dos aspectos de este proceso son inseparables, tienen unidad, pero sin embargo el proceso es conflictivo” (Lefebvre, 1968, pág. 23)

Debido a la complejidad de la relación entre el proceso de industrialización, la vida urbana y su organización, el circuito se vuelve muy frágil, haciendo que existan muchos casos en los cuales se dé un proceso extenso de urbanización con poca industrialización, como es el caso de América Latina. En la cual el crecimiento de la población urbana se ve explicado por una destrucción del modo de vida rural que obliga a campesinos despojados a huir a la ciudad en búsqueda de la subsistencia más que por un aumento en la demanda de mano de obra por parte de la industria (Castells, 2014 [1974]) (Lefebvre, 1968).

Esta característica de la relación campo-ciudad dentro del marco latinoamericano es lo que complementa el entendimiento acerca del proceso de urbanización en los países dependientes, ya que, si bien es cierto que división social del trabajo entre el campo y la ciudad se ha visto marcada desde las ciudades griegas o romanas como una división entre el trabajo material y el trabajo intelectual (Lefebvre, 1968), posteriormente, con la destrucción de vida en los burgos ingleses tras el surgimiento del capitalismo que Marx explica como parte del proceso de acumulación originaria que da inicio a la migración rural-urbana en Inglaterra, que somete al campo a las necesidades de la industria (Marx, 2012).

En el caso de América Latina, el proceso de migración campo-ciudad no se puede entender de esa forma, debido en primer lugar a la falta de dinamismo del núcleo industrial endógeno que se centraba principalmente a la extracción y exportación de materias primas (Furtado, 1964 [1961]) la cual impide que se genere una dinámica de absorción de mano de obra.

La urbanización que se dio en América Latina tiene connotaciones muy distintas, la forma en la cual el capitalismo se insertó dentro de esta región y cómo transformó las antiguas formas de organización son únicas y por lo mismo deben de tener un esfuerzo teórico propio. Las dos principales preocupaciones teóricas serían, por un lado, que la aceleración del crecimiento urbano no está siendo reflejo de un crecimiento económico. Y, por el otro lado, que no existe una relación entre la industrialización y el crecimiento urbano (Castells, 2014 [1974]).

Manuel Castells (2014 [1974]) distingue cuatro características que hacen del proceso de urbanización en América Latina un proceso histórico único: La primera es la concentración de población en grandes ciudades sin una red de integración económica, la segunda es una inexistencia en la continuidad de la jerarquía urbana, la tercera es la distancia social y cultural entre las aglomeraciones urbanas y las regiones rurales y la cuarta es la yuxtaposición ecológica de dos ciudades, la indígena y la occidental, en antiguas ciudades coloniales.

En lo referente a las preocupaciones antes planteadas, la aceleración del crecimiento urbano y su falta de relación con el crecimiento económico se puede entender gracias a lo explicado previamente por Furtado y Marini, la falta de dinamismo del núcleo endógeno (Furtado, 1964 [1961]) y el acoplamiento de la industria en favor de los intereses de las potencias centrales (Marini, 2015 [1973]) generaron una limitante estructural dentro del crecimiento económico interno de los países dependientes. Al mismo tiempo, la heterogeneidad estructural entre el sector urbano y el rural hace que la búsqueda de mejores niveles de vida se vuelva una necesidad de las comunidades rurales, por lo cual, aunque la industrialización dentro de los países dependientes no tenga el dinamismo que tienen los países centrales, se vuelva una promesa para la población rural. Por lo que, es esta destrucción de los modos de vida rurales a partir de la difusión de la ideología urbana (Lefebvre, 1968) que las ciudades, y en el caso de América Latina, las ciudades principales se vuelven el foco de atracción de la población rural que busca mejores condiciones de vida.

Con respecto a la falta de relación entre la industrialización y el crecimiento urbano existen opiniones encontradas. Castells argumenta que el nivel de urbanización que los países de América Latina presentan dado su nivel de actividad industrial es mucho mayor al nivel de urbanización que los países centrales tenían con el mismo nivel de actividad industrial (Castells, 2014 [1974]). Por otro lado, Anibal Quijano (1976) argumenta que el bajo nivel de industrialización deriva de la condición de dependencia que nuestras sociedades tienen históricamente con los países industrializados, por lo que no se deben confundir los contextos históricos. La producción que se ha generado dentro de los países dependientes siempre están sujetos al comportamiento internacional, es a partir del proceso de sustitución de importaciones que

“se introduce y se expande la producción industrial interna en estos países, la urbanización de la economía puede ser lo suficientemente amplia y profunda como para alterar las relaciones económicas urbano-rurales [...] en favor de lo urbano” (Quijano, 1976, pág. 35).

Es decir, que la modificación urbano-rural sólo pudo ser a partir de la modificación industrial interna, mientras se mantenía una producción guiada por los intereses internacionales la relación se mantuvo estática, fue hasta que existió esta transformación de la producción que la relación se modifica, mostrando una destrucción de la vida rural generando una migración masiva del campo a la ciudad. Dentro del contexto de América Latina, esta migración se redujo hacia un solo espacio, la capital o la ciudad con mayor contacto con el exterior. Esta relación de hegemonía de un centro urbano sobre el resto, lleva a un fortalecimiento de la ciudad frente al país, teniendo como consecuencia un fenómeno que se denomina primacía urbana.

El término primacía urbana es abordado por varios teóricos del desarrollo urbano dentro de América Latina, para definir la relación que existe entre ciudades en los sistemas nacionales de la región, en la cual sobresale una ciudad la cual es varias veces mayor en población a la segunda ciudad en tamaño¹ (Gazca, 2016), como se puede ver en la Tabla 1. Otros autores

¹ “El concepto de “ciudad primada” fue elaborado por Mark Jefferson (“The law of primate cities”, *Geographical review*, 29 abril 1939, pp. 226-232) como contraste con el de “sistema de ciudades” que se supone

definen esta condición como “macrocefalia urbana” (Jaramillo, 1979), este proceso involucra una concentración de actividades productivas en sólo un centro urbano y para Jaramillo sucede por dos vías distintas, por un lado el crecimiento de la gran ciudad en detrimento del resto de los núcleos urbanos es un instrumento que vincula las relaciones de dependencia en sus diversas modalidades, y en segundo lugar y derivado de esta primera relación, la concentración de actividades en una sola ciudad traería consigo un “colonijaje interno” en el que la cual la ciudad principal jugaría un papel activo y el resto de las ciudades y el sector rural se quedarían al margen.

Tabla 2 Porcentaje de población de las dos principales ciudades con respecto al total nacional

<i>País</i>	<i>Ciudad</i>	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010
Argentina	Buenos Aires	29,9	34,0	36,2	35,7	34,5	33,2	...
	Córdoba	2,4	3,1	3,5	3,6	3,7	3,8	...
Chile	Santiago	24,0	27,3	29,6	34,9	35,8	35,7	...
	Valparaiso	5,8	5,9	6,0	5,8	5,6	5,4	...
México	Ciudad de México	13,0	15,6	18,6	21,0	18,6	18,0	17,4
	Guadalajara	1,8	2,5	3,1	3,4	3,6	3,6	...
Uruguay	Montevideo	...	50,5	50,3	51,1	50,3	47,4	50,8
	Salto	...	2,3	2,7	2,8	3,0	3,1	...

Fuentes: CELADE-CEPAL - Base de datos del Boletín Demográfico No. 75

Esta condición se puede distinguir en tres fases históricas. La primera es definida como dependencia colonial, en la cual la macrocefalia se expresa con la concentración de poder en un solo sitio, siendo las ciudades el puente existente entre la metrópoli y las distintas colonias. La segunda fase se vincula con la dependencia comercial, una relación caracterizada por la inserción desfavorable de los nuevos países políticamente independientes en el mercado mundial, los cuales son relegados a la producción y exportación de materias primas y productos agrícolas mientras que casi la totalidad de sus bienes manufacturados son importados. La tercera fase es en la que ya destaca de forma prominente la macrocefalia urbana, en la llamada “sustitución de importaciones” (Jaramillo, 1979).

Esta última fase se caracteriza por la inestabilidad mundial debido a las dos guerras mundiales, las cuales obligaron a cerrar economías y reducir flujos de comercio. Ante esta situación, los gobiernos de países periféricos latinoamericanos se vieron en la necesidad de adoptar medidas como el control de importaciones, elevación del tipo de cambio y la compra de excedentes, estas medidas estaban encaminadas a hacer frente al desequilibrio en la balanza de pagos antes que estimular al mercado interno. Aunque esto provocó un aumento

típico de países industrializados y en que la relación demográfica entre ciudades seguiría la “ley de Pareto” o sea que la más grande es el doble de grande que la segunda de tamaño. Sin embargo, el concepto ha sido innovado bastante desde entonces hasta definir el dominio que una ciudad que sobrepasa varias veces el tamaño de la segunda de un país, ejerce en todos los órdenes de la vida de una sociedad subdesarrollada.” Cita tomada del pie de página 9 de (Quijano, 1976)

en los precios relativos de las importaciones lo cual estimuló la producción interna buscando la sustitución de los bienes antes importados (Tavares, 1998 [1964]).

Dentro de este proceso es importante señalar el papel que juega la empresa transnacional (ETN) en la producción industrial sustitutiva. Las ETN se establecieron dentro de los países periféricos en sectores industriales ligeros (los únicos que estos países pudieron desarrollar), estas empresas líderes de los países centrales pronto se convirtieron en los líderes del desarrollo industrial de la periferia (Fajnzylber, 1988 [1983]) lo cual originó que poco a poco se fuera desplazando al capital nacional u obligándolo a asociarse en una posición subordinada (Jaramillo, 1979).

Al mismo tiempo, el incremento de la actividad industrial ligera interna no resolvía la falta de bienes de capital dentro de la industria nacional, de hecho, el incremento de la producción interna traía como resultado un incremento en las importaciones de bienes de capital y semielaborados, lo cual traía una mayor dependencia hacia el sector externo. El cual se sostenía de las exportaciones de materias primas, esto limitó y condicionó el desarrollo de este proceso (Tavares, 1998 [1964]).

Las nacientes actividades industriales van a encontrar en las ciudades primadas el mejor espacio para establecerse, por un lado, es donde se concentra la mayor parte de los consumidores que componen el mercado interno y por el otro existe una mano de obra en aumento que llega de la migración campo-ciudad. Las limitantes ya mencionadas del proceso de industrialización latinoamericano crea un distanciamiento entre el crecimiento del empleo industrial y el aumento de la población en las ciudades, lo cual provocaría la creación de un ejército industrial de reserva cada vez mayor incapaz de insertarse en la economía con un salario estable, es decir, una población marginal que caracteriza a la urbanización de la región (Jaramillo, 1979).

Esta población marginal, incapaz de insertarse en los circuitos del capital se transforma en trabajadores informales, los cuales se asientan en espacios con poco acceso a los servicios públicos, distantes de los lugares de trabajo y en un mercado de suelo irregular. Para Abramo (2012) el aumento de las ciudades informales o populares se debe a la configuración de estructuras de vivienda, equipamientos y servicios urbanos truncados característicos de un régimen de acumulación fordista excluyente.

“La urbanización fordista acelerada y excluyente en América Latina promovió un Estado de bienestar urbano que atendía particularmente a una porción limitada de la población de las ciudades” (Abramo, 2012, pág. 37)

Aun así en el caso mexicano no puede olvidarse los intentos que existieron en el otorgamiento de vivienda social a la población establecida en ciudades populares, como es el caso de las diversas unidades habitacionales de mitad del siglo XX, tal es el caso de Tlatelolco Nonoalco, unidad construida con la visión de absorber a la población marginada que ya se encontraba viviendo en ese espacio desde años atrás. (TvUNAM, 2016)

El resto de la población que no podía acceder al mercado de suelo regular, debido a su escasez y alto precio, se veía orillado a poblar predios irregulares, antiguas zonas dedicadas a la

agricultura, como los ejidos en el caso mexicano (Iracheta & Smolka, 2000) o las orillas de ríos como el caso de Río de Janeiro (Abramo, 2012) generando así una mayor problemática en el momento de intentar regularizar los predios, no sólo resultando caro sino también poniendo en riesgo a la población debido a la falta de planeación urbana en esas zonas, dinámica que se mantiene hasta nuestros días.

Esta expansión de la mancha urbana en un mercado de suelo irregular complica aún más la situación fiscal de las ciudades debido a su baja tasa de recaudación que se puede obtener de un impuesto al suelo, característica estructural de las ciudades latinoamericanas. Dado que el Estado no puede proveer servicios públicos a la población que se establece en las crecientes periferias y al carácter irregular de estas mismas viviendas, la ciudad se subdivide en dos espacios distintos. Por un lado, la ciudad con la totalidad de los servicios y en donde las empresas tienden a establecerse y por el otro lado, la ciudad irregular con escasez de servicios públicos y muy distantes de los lugares de trabajo. Llamada ciudad com-fusa (Abramo, 2012), urbanización difusa (Delgado, Galindo, & Ricárdez, 2008), rurbanización, entre otros conceptos, la problemática a analizar y resolver es la misma, el aumento imparable de la mancha urbana debido a la ocupación de predios irregulares y sin planeación, y todos los problemas relacionados con el otorgamiento de servicios públicos y de infraestructura dentro de estas zonas.

Pero dentro de toda esta dinámica específica de la dependencia latinoamericana, el papel que el Estado ha jugado al momento de guiar ha perdido relevancia a raíz de las quiebras generalizadas de la región en la década de los 80's, época denominada como "la década perdida" (CEPAL, 1996). Dentro del siguiente apartado se analizarán las características que las ciudades tienen a partir de la época neoliberal, en lo que se podría llamar "el retorno del mercado como elemento determinante de la producción urbana postfordista" (Abramo, 2012, pág. 36) es decir, la ciudad Neoliberal.

1.2. La Ciudad Neoliberal.

La década de los ochentas representó el final de la era guiada por el Estado, el cual pasó de tener una importancia destacada como agente en la economía a ser desplazado por la nueva ideología basada en el mercado. El sobreendeudamiento que las economías periféricas adquirieron en la década de los setenta se tornó insostenible tras el alza en las tasas de interés internacional que desembocó en la moratoria declarada por México seguida de la inestabilidad financiera en toda la región. Los Estados se vieron rebasados en sus capacidades y tuvieron que aplicar medidas de ajuste estructural en sus economías para hacer frente a la inestabilidad económica, dichas medidas se pueden resumir en el consenso de Washington.

Este consenso se puede resumir en los siguientes puntos. Finanzas públicas sanas, es decir, buscar siempre un superávit primario en el gasto gubernamental para así reducir poco a poco la deuda pública. El desmembramiento de las empresas estatales con el fin de reducir sus gastos, esto se dio gracias a una serie de privatizaciones en las diferentes ramas de la economía salvo en sectores estratégicos (petróleo para México y Cobre para Chile como ejemplo), México alcanzó 1155 entidades paraestatales que se fueron vendiendo con el paso

de los años (Márquez, 2014). La inversión pública que en 1982 representó 12% del PIB se redujo a la 3.9% al final del sexenio de De La Madrid, en 1988

En resumen, lo que el ascenso del neoliberalismo representaba para las economías dependientes era un cambio total en el papel que el gobierno tenía en el desarrollo de sus economías. A mediados del siglo XX las economías periféricas latinoamericanas vivieron una industrialización que si bien tuvo siempre un carácter de sumisión ante los capitales extranjeros y las ETN y al mismo tiempo nunca tuvo la capacidad de absorber a la totalidad de la población urbana migrante que llegaba, sí logró consolidar un mercado interno creciente y un aumento considerable del PIB per cápita en la región, entre 1950 y 1982 en México se multiplicó por 2.8, en Brasil por 3.6, en Argentina 1.4, en comparación con Estados Unidos que creció se multiplicó por 1.88 (Márquez, 2014).

El nuevo papel que el Estado tenía que jugar era de regulador de mercado, limitando su acción tanto en la producción (quitando empresas paraestatales) como en la distribución y circulación, privatizando la banca y reduciendo la inversión pública a mínimos históricos, al mismo tiempo de evitando los déficits fiscales lo cual dejaba vulnerable a las economías ante cualquier choque externo.

Esta nueva configuración, aunada a la crisis que vivieron los países latinoamericanos, dieron como resultado tasas de crecimiento muy inferiores a las vividas durante la llamada época de sustitución de importaciones, al mismo tiempo, los salarios reales de los trabajadores se redujeron de forma drástica, la inserción de las economías al mercado internacional se vieron en una mayor desigualdad lo cual desembocó en la destrucción de la industria local en favor de las importaciones baratas y las ETN ya establecidas en el país (Pradilla, 2009).

Es dentro de este nuevo marco que las ciudades empiezan también a transformarse, la reducción del papel del Estado en la economía tiene como resultado un cambio estructural en el cómo las ciudades son concebidas, imaginadas y apropiadas por los distintos actores sociales, políticos y económicos (Janoschka & Hidalgo, 2014). Pradilla (2010) define al neoliberalismo como un patrón ineficiente e inferior como instrumento de acumulación de capital, con respecto al intervencionismo estatal y al mismo tiempo denota las principales diferencias entre modelos, donde se rescatan 1) el mercado como sujeto central de la economía, 2) la libre circulación de capital desplazó la capacidad de decisión estatal en el territorio, 3) el cambio entre un Estado interventor y uno facilitador de la acción privada, 4) el detrimento del intervencionismo estatal en materia de planeación frente al libre juego del mercado (Pradilla, 2010). Esto se puede ejemplificar de buena forma con el papel que los medios de consumo colectivo juegan en los diferentes estratos de las sociedades periféricas latinoamericanas.

Podemos definir los medios de consumo colectivo como:

“una serie de valores de uso que por algunas de sus características son difíciles de suministrar por el capital individual y, sin embargo, son indispensables para la acumulación de capital en general. [...] Entre los “consumos colectivos” más importantes en nuestro contexto histórico,

señalamos los servicios públicos, la vialidad y los espacios colectivos, los servicios de salud, de educación y la vivienda para sectores populares” (Jaramillo, 1981, pág. 127).

Es decir, todos aquellos valores de uso que la sociedad requiere para poder reproducirse socialmente de una mejor forma.

En el marco del neoliberalismo, estos medios de consumo colectivo viven una crisis debido a la reducción del papel del Estado, y siendo éste el único agente que los provee, el otorgamiento de estos medios entra en una nueva lógica, una lógica de mercado. En este sentido, la ciudad neoliberal se vuelve un espacio en el cual sus componentes adquieren un carácter de negocio y especulación, originado en un primer momento por las políticas de desregulación de capital los cuales encontrar en las ciudades un foco de atracción para una mayor valoración del capital mediante una mayor plusvalía urbana (Janoschka & Hidalgo, 2014).

Como se analizó en el apartado anterior, las ciudades latinoamericanas sufren de problemas de recaudación tributaria vía impuesto al suelo, derivado del carácter irregular que los asentamientos tienen (Gazca, 2016), al mismo tiempo, la búsqueda de regularizaciones no siempre resulta en el mejor resultado social debido a que estos asentamientos no se encuentran siempre en espacios óptimos (Abramo, 2012). Además, la baja formación de capital en nuestras economías resultado de nuestra posición subordinada y dependiente en el mercado mundial limita aún más los recursos que se puedan dar a la producción de medios de consumo colectivo (Jaramillo, 1981)

Estos recursos limitados que quedan en poder del Estado son invertidos de forma desigual por la necesidad del capital de generar aglomeraciones urbanas comparables con las que se disponen en las ciudades de países centrales (Jaramillo, 1981). Esto nos quiere decir que, en un principio, las ciudades primadas fungieron como conexión entre las antiguas colonias y los centros industriales, dentro del siglo XX y con las grandes migraciones rurales hacia estas ciudades las economías periféricas con un núcleo endógeno poco dinámico pierden la capacidad de absorción de esta creciente mano de obra la cual queda relegada hacia la marginalidad y en la cual el Estado intentaba integrar poco a poco hacia los circuitos directos del capital bajo forma de asalariados.

Esta relación entre el Estado y la población marginal se rompe en el marco del neoliberalismo debido a la nula rentabilidad y como consecuencia esto se traduce como equipamientos desiguales dentro de las ciudades primadas, en términos de Anibal Pinto, se puede encontrar aquí una heterogeneidad estructural ya no sólo regional sino intraurbana, con una concentración espacial de actividades y medios de consumo colectivo muy marcada.

Añadiendo y ejemplificando en el caso mexicano, para Aguilar (1991), la política urbano-regional que se ha aplicado en México tiene un carácter “espacialista” es decir, busca aislar y definir el problema a partir del espacio a intervenir, sin tomar en cuenta la población ni las dinámicas que se viven por parte de los diferentes grupos sociales en la zona. Es debido a este tipo de enfoque que las políticas no tienen como objetivo un mejoramiento de las condiciones de vida de una población ya sea vulnerable o marginal, sino que se tiene como

objetivo el mejoramiento económico espacial, sin tomar en cuenta las repercusiones (impacto en el ingreso disponible, desplazamientos) que se puedan vivir en la sociedad (Aguilar A. , 1991).

Esto nos pone en una doble problemática. Por un lado, existe una debilidad tanto estatal como económica para hacer frente a las complejidades urbanas que la urbanización dependiente trae consigo y, por el otro lado, existe una limitante conceptual al momento de crear planes de desarrollo urbanos y regionales, es decir, no solamente existe una incapacidad real económica, sino que los intentos generados por el Estado mexicano han estado sesgados por una visión parcial e incompleta de la problemática.

Una de las principales herramientas que la Ciudad neoliberal utiliza en la gestión de sus recursos, activos y capacidades son las nuevas formas contractuales que se generaron entre la iniciativa privada y el sector público, generando las asociaciones público-privadas (APP) las cuales se presentan en formas y con objetivos particulares y se analizarán en el siguiente apartado.

1.2.1 Nuevo contractualismo.

El nuevo contractualismo se sustenta dentro del liberalismo económico, concibiendo al sujeto como un individuo lo suficientemente maduro y con capacidad de tener libertad para autogobernarse y ser autosuficiente. Dentro de este enfoque el sujeto es concebido como parte de una propiedad privada individual, la cual requiere libertad total de elección (Yeatman, 2002)

Es decir, el contractualismo se basa en las capacidades individuales de interacción y búsqueda de beneficio mutuo. Con el paso del tiempo, las relaciones sociales se han ido complejizando a un nivel cada vez mayor, transformando las relaciones sociales de producción en nuevas formas por lo cual el contractualismo se ha tenido que transformar y ampliar para poder regular esferas sociales y situaciones más amplias, ya no sólo en materia productiva sino también en ámbitos familiares entre otros (Ramia, 2002).

Esto representa no sólo un cambio entre sujetos económicos individualizados o “atomizados”, sino también entre los agentes privados (industriales o de servicios) y el sector público. A partir de la década de los ochentas y derivado de la crisis de estanflación en países desarrollados y la crisis de deuda pública en países latinoamericanos, el papel del estado se ha ido modificando con una tendencia a incrementar la eficiencia económica (Ramia, 2002), esto representa una reducción de la burocracia dentro del sector público y al mismo tiempo un aumento en el papel que los contratos juegan para la asignación de recursos, riesgos y beneficio económico.

Aunado a esto, las olas de privatizaciones características del neoliberalismo se han sustentado en parte por el traslado de funciones antes públicas hacia el sector privado, llegando a tener capacidades de construcción, propiedad y administración de antiguos activos públicos. Esta nueva relación entre lo público y privado se ha presentado a nivel internacional como una nueva forma de cooperación “mano a mano” en la cual el Estado y el sector privado pueden

trabajar para satisfacer necesidades públicas. También ha servido para reducir los riesgos públicos de aumento de deuda e impuestos y ofrecer mayores servicios e infraestructura pública en un menor tiempo transfiriendo los costos financieros a los gobiernos subsecuentes (Raco, 2013)

Esta nueva forma de privatización mediante la repartición de funciones y riesgos desde el sector público al privado, ha representado una oportunidad para las empresas transnacionales y las entidades financieras mundiales en poder valorizar su capital gracias a la “venta de las funciones de la burocracia” (Raco, 2013), esto, visto desde otra óptica podría semejar a los que Harvey (2004) teoriza como acumulación por desposesión, esto es, el proceso de acumulación originaria pero visto como un proceso continuo y no sólo como el primer momento de formación capitalista. La acumulación por desposesión hace referencia a la forma en la cual el capital busca romper la tendencia decreciente de la tasa de ganancia originada por la crónica sobreacumulación gracias a la búsqueda de nuevos espacios temporales en los cuales invertir. Estos nuevos espacios se pueden dar por el desplazamiento temporal de una inversión (haciéndola a largo plazo) o buscando nuevos mercados, nuevas posibilidades de recursos y de trabajo (Harvey, 2004). El nuevo contractualismo sería entonces una herramienta con la cual el capital puede seguir valorizándose.

Para Ramia (2002) el nuevo contractualismo ha redefinido el rol que el Estado tiene con respecto al mercado y la sociedad, al mismo tiempo, tiene unas mayores implicaciones en materia distributiva, dando así una nueva dimensión al orden político-económico neoliberal.

Es en este sentido que los gobiernos locales de las ciudades han utilizado esta herramienta como parte de las Asociaciones Público Privadas (APP) para vender o arrendar espacios urbanos para el desarrollo de comercial y bienes raíces, estos espacios generalmente localizados en áreas centrales, dotadas de una mayor infraestructura física y valor en el mercado, todo esto bajo una lógica de mercado donde la rentabilidad es el principal indicador para el desarrollo de proyectos, esto ha llevado a varias críticas, como el carácter opaco y monopólico del mercado del suelo y de bienes raíces (Gazca, 2016), el tipo de procedimientos para desarrollar suelo urbano y la información asimétrica entre el sector público y el privado, dando como resultado altos costos de oportunidad y riesgos no balanceados (Sañudo, 2016).

El caso de México en específico se analizará en el capítulo 4, aquí sólo se pretende señalar las principales características que esta nueva forma de asociación entre el sector público y el privado en el cual el Estado pasa de ser el guía a un “facilitador” de la inversión delegando sus funciones a los agentes privados. Siendo ésta una característica específica de la ciudad neoliberal, el Estado se ve reducido a su mínima expresión quitándole herramientas tanto económicas como de planeación y dejándolas en manos del mercado. Esta característica como se ha visto tiene potencialidades, pero al mismo tiempo cierta cantidad de riesgos en materia distributiva, dando como algunos resultados un aumento en la segregación socio-espacial, la gentrificación y el desplazamiento de personas que no puedan entrar en la dinámica de mercado, acentuando de esta forma la heterogeneidad dentro de las ciudades. En el siguiente apartado se hablará sobre la segregación socioespacial y la lucha por la ciudad.

1.2.2 Segregación socioespacial y derecho a la ciudad.

La segregación socioespacial es un fenómeno asociado principalmente a sus acepciones negativas debido al contexto histórico desde donde se estudian. Dentro del contexto de ciudad neoliberal, el comportamiento de mercado y su orientación ha permeado a la sociedad capitalista del siglo XXI, poniendo en crisis ciertos aspectos necesarios para una reproducción social sana u óptima. La crisis de los medios de consumo colectivo enunciada anteriormente aunado a las nuevas formas contractuales dentro de las cuales se desarrollan nuevas interacciones entre el sector público y privado generan ciertas dinámicas en las ciudades donde se acentúa la lucha de clases interna, dos de las cuales se analizarán en conjunto en este apartado.

La segregación socioespacial entra en este marco como una forma en la cual se acentúa el distanciamiento entre clases sociales y su correspondiente aislamiento, promoviendo de esta forma una menor interacción entre clases, esto afecta de forma distinta a la población incidiendo con más fuerza en los estratos bajos. En América Latina la forma de segregación socioespacial prevaleciente es el llamado ciudad compacta, donde la élite se concentra en áreas centrales con una mayor dotación de infraestructura y mejores condiciones de accesibilidad a bienes y servicios, promoviendo así el desajuste espacial² (Linares, 2013).

Tomando en cuenta el carácter dependiente de las economías latinoamericanas (Marini, 2015 [1973]) y las desigualdades económicas y raciales tan profundas. Nuestros países han presentado la especificidad de una urbanización primada a partir de los procesos de industrialización dependiente del siglo XX. Al mismo tiempo, la urbanización se caracterizó por viviendas autoconstruidas y, algunas veces, en terrenos irregulares ocupados y en zonas de riesgo (Abramo, 2012) (Gazca, 2016), mientras que la inversión privada formal se asentaba en territorios específicos, dotados previamente con condiciones de reproducción, como infraestructura pública. Con la entrada del siglo XXI la inversión inmobiliaria se ha expandido a más territorios buscando espacios centrales y barrios populares en la traza urbana para poder valorizar el capital generando así una disputa entre los capitalistas y los habitantes de estos barrios (Casgrain, 2014).

Por la complejidad del término y el proceso, existen diversas formas de analizar la segregación, ya que ésta no tiene por qué ser necesariamente mala. La segregación hace alusión directamente a la diferenciación social entre diversos grupos dentro de un espacio y cómo es que éstos se concentran y distribuyen (Pérez-Campuzano, 2011), esta diferenciación puede ser voluntaria debido a las similitudes étnicas, religiosas y económicas, como también forzadas (Borsdorf, 2003).

Para Lefebvre (1968) la segregación se presenta en tres vertientes que pueden ser simultáneas o sucesivas. La espontánea, que se explica por la similitud de ingresos e ideologías; la

² “La teoría del desajuste espacial plantea que la distancia creciente entre las oportunidades de empleo y la ubicación residencial de las minorías desaventajadas es un factor importante en la alta tasa de desempleo de estos grupos en comparación con el desempleo de grupos más aventajados” Esto se da a través de tres mecanismos: alto coste de transporte entre el trabajo y la vivienda que no compensa el salario bajo; la discriminación o estigma; y las asimetrías de información para la búsqueda de empleo (Linares, 2013, pág. 9).

voluntaria, donde se establecen espacios separados; y la programada, que se genera bajo los planes de ordenamiento. Al mismo tiempo, debe analizarse según diversos criterios como el ecológico, para analizar barrios pobres, chabolas o campamentos; el formal, que analiza el deterioro de los signos y significados de la ciudad por la degradación de lo urbano y sus componentes arquitectónicos; y por último el sociológico, es decir, el análisis de los modos de vida, las culturas y etnias dentro de la ciudad.

El caso de América Latina presenta varias particularidades debido a la estructura productiva que sus economías tienen, el sector informal representa una parte considerable de la estructura urbana, y por el otro lado, los barrios cerrados construidos para las clases más adineradas representan la bipolaridad social, consecuencia de la alta desigualdad en la región (Borsdorf, 2003).

Bajo el contexto de la ciudad neoliberal y en el marco de la globalización, los hábitos de consumo se han visto en un proceso de homogeneización producido de lo que Bolívar Echeverría llama “Americanización de la modernidad” (Echeverría, 2008), esta mundialización de la cultura occidental en su versión estadounidense como la forma aspiracional y última a la que nuestras sociedades tendrían que llegar se representa en nuestras sociedades dependientes de una forma particular.

Se pueden identificar fácilmente dos procesos, por un lado el aumento en la creación de barrios cerrados a los largo de las ciudades latinoamericanas, características mas no exclusivas de las clases dirigentes (Abramo, 2012) (Borsdorf, 2003) y por el otro lado el aumento de desarrollos inmobiliarios donde se concentran oficinas, departamentos y centros comerciales y que sirven como forma de aislamiento social con respecto al exterior (Olivera Martínez, 2017) (Gazca Zamora, 2017).

Esta clase disparidad que se da en nuestras ciudades se puede también observar en el acceso que las diversas clases sociales tienen a diferentes espacios. Para Pérez-Campuzano (2011):

“la segregación es ante todo una cuestión de acceso y de poder en distintas esferas de la vida social, política, cultural y económica. En términos espaciales lo anterior se traduce en la organización social de acuerdo con los poderes y la capacidad de incidir en distintas esferas de decisiones” (Pérez-Campuzano, 2011, pág. 407).

Es decir, el espacio urbano se vuelve el escenario donde las distintas clases sociales muestran su poder de organización e injerencia en las decisiones para así poder mantener su estándar de vida, aquí la segregación muestra las diferencias tanto económicas como políticas de las distintas clases dentro de la ciudad.

Analizando esta dinámica cobra sentido el llamado “derecho a la ciudad” como una reivindicación no sólo de los derechos humanos dentro del espacio urbano, sino como una propuesta de construcción de una nueva realidad urbana. Lefebvre (1968) consideraba a este derecho como fundamental para la construcción de una nueva sociedad urbana. Y llamamos nueva porque “la ciudad históricamente conformada ya no se vive, ya no se percibe en la práctica. No es, pues, más que un objeto de consumo cultural para turistas y para el esteticismo, ávidos de espectáculos y de lo pintoresco” (Lefebvre, 1968, pág. 126). Es decir,

el espacio urbano a partir de la industrialización ha dejado de servir como una obra, sino más bien se ha transformado en un objeto donde el valor de uso queda subsumido ante el incremento del valor de cambio en la percepción social.

De esta forma el derecho a la ciudad se vuelve una exigencia a romper las viejas formas urbanas heredadas de las ciudades antiguas, para así, poder superar al animal urbano, por el hombre urbano “polivalente, sensorial, capaz de establecer relaciones complejas y transparentes con <<el mundo>> (con el entorno y consigo mismo)” (Lefebvre, 1968, pág. 128).

Esto involucra que el habitante de las ciudades tenga la posibilidad de hacer uso real de los espacios existentes dentro de lo urbano. La ciudad es el espacio donde se realizan todas las actividades y las luchas reivindicativas por los derechos sociales, como pueden ser derechos relacionados a la edad y el sexo, la condición socioeconómica, derecho a la educación, cultura, reposo, salud y alojamiento. El derecho a la ciudad se expresa como una forma de integrar la lucha por los derechos humanos dentro del espacio urbano reivindicando así la lucha de clase y el papel que éstas juegan en la construcción de la ciudad. Es la lucha por una igualdad de acceso y oportunidades, donde por un lado existen grupos que tienen un acceso total a los bienes de la ciudad, mientras que por el otro lado, el habitante promedio “corre desde su vivienda a la estación, más cercana o más lejana, o al metro abarrotado y, de ahí, a la oficina o fábrica, para por la noche retomar ese mismo camino y volver a su hogar a recuperar fuerzas para proseguir al día siguiente” (Lefebvre, 1968, pág. 140)

Para Harvey en su texto El derecho a la Ciudad:

“La calidad de la vida urbana se ha convertido en una mercancía, como la ciudad misma, en un mundo en el que el consumismo, el turismo, las industrias culturales y las basadas en el conocimiento se han convertido en aspectos esenciales de la economía política urbana” (Harvey, 2008, pág. 31).

La ciudad se ha convertido en un espacio donde el capital se valoriza ante sus constantes crisis de sobreacumulación, y es donde la urbanización juega un papel importante para atenuar la crisis. Desde París en épocas de Napoleón hasta reestructuraciones en Nueva York, el proceso de urbanización contiene siempre una lucha de clases interna donde existe un proceso de desplazamiento que él denomina “acumulación por desposesión” (Harvey, 2004) (Harvey, 2008).

El Estado ha funcionado como gestor de estos excedentes de capital para generar canales que lo puedan valorizar. La lucha por el derecho a la ciudad es, para Harvey, la insistencia en la democratización de estos canales para el disfrute de la población, es decir una democratización sobre la producción y la utilización del excedente (Harvey, 2008).

En el caso mexicano, la ciudad de México firmo en 2010 la “Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad” en donde se buscan tres objetivos: 1) Contribuir a la construcción de una ciudad incluyente, habitable, justa, democrática, sustentable y disfrutable. 2) Contribuir a impulsar los procesos de organización social, fortalecimiento del tejido social y construcción de ciudadanía activa y responsable. 3) Contribuir a la construcción de una

economía urbana equitativa, incluyente y solidaria que garantice la inserción productiva y el fortalecimiento económico de los sectores populares. (Gobierno de la Ciudad de México, 2010). Por el otro lado, el mismo gobierno, es promotor de megaproyectos que benefician a negocios privados, generan oposición y resistencia y ahondan más el proceso de segregación socio-espacial analizado en este apartado (Delgadillo Polanco, 2012) (Sañudo, 2016).

Valdría la pena preguntarnos hasta qué punto es compatible este derecho reivindicativo por la ciudad frente a la ideología y políticas neoliberales que se han ejercido desde finales del siglo XX. Mientras que Lefebvre apuntaba a que la llamada “participación ciudadana” sólo sería efectiva en forma de autogestión y no mediante la pasividad de una votación (Lefebvre, 1968). Las políticas siguen teniendo una tendencia a la atomización y segregación de los grupos sociales.

Dentro de este contexto explicado, los espacios de consumo surgen como una forma de segregación y esparcimiento de ideología de mercado y, al mismo tiempo, surge un punto de choque entre el espacio de consumo y el espacio público, uno en constante crecimiento y el otro con tendencia a una posible desaparición.

1.2.3 Espacios de consumo y la lucha por el espacio público.

Dentro de este apartado se hablará sobre el incremento continuo de centros comerciales y espacios de consumo y cómo estos modifican la planificación urbana para después hacer un análisis sobre la situación actual de los espacios públicos, recalando la importancia que tienen al momento de generar ciudad.

A partir de la década de los setenta, dentro de los países latinoamericanos han surgido tendencias a la creación de nuevas centralidades. Estas centralidades están marcadas principalmente por la creación de nuevos espacios de consumo, como pueden ser centros comerciales y tiendas departamentales, las llamadas Plazas comerciales (Lulle & Paquette, 2006).

Estos lugares se caracterizan principalmente por reducir la complejidad de los espacios públicos previamente existentes a intercambios puramente comerciales (Lulle & Paquette, 2006). Es decir, que mientras las antiguas plazas públicas eran espacios de intercambios socioculturales complejos, las plazas comerciales reducen esta complejidad mediante nuevos hábitos de consumo y de relacionarse.

Al mismo tiempo, estas plazas comerciales se pueden categorizar como espacios privados, de acceso controlado y con una homogeneidad social fuerte (Lulle & Paquette, 2006). Siguiendo a Pérez-Campuzano (2011), el acceso limitado que se tiene a estos nuevos espacios es una forma de generar segregación espacial dentro de la ciudad.

Aun así, como se puede ver en el siguiente cuadro, no solamente se espera que crezca el número de centros comerciales, sino que se espera una mayor penetración de estos espacios comerciales dentro de lugares donde no se encontraban, existiendo así un mayor número de metros cuadrados por cada 100 habitantes (Gazca Zamora, 2017).

Cuadro 1. Centros comerciales en América Latina

País	Número de centros comerciales		Superficie de venta (millones de m ²)		Ratio comercial urbano (m ² por cada 100 habitantes)	
	2014	2025	2014	2025	2014	2025
México	584	760	16,9	23,3	16,9	22
Brasil	511	700	13,5	22,8	7,8	12
Colombia	196	339	4,2	8,3	10,8	18
Argentina	114	178	2,1	4,3	5,4	10
Chile	79	320	3,5	6,5	22,2	22
Perú	71	90	9,2	3,8	9,2	25

Fuente: Cuadro 1 de (Gazca Zamora, 2017).

Según el análisis realizado por Gazca Zamora (2017) sobre los centros comerciales dentro de la Ciudad de México, los centros comerciales tienden a una difusión urbana, alejándose de los tradicionales centros urbanos y estableciéndose en los suburbios, al mismo tiempo “los centros comerciales han tendido hacia una transformación de su morfología, tamaños y funciones que obedece a una readaptación permanente a nuevos segmentos de población, estratos sociales, entornos de consumidores y estilos de vida que se gestan en la ciudad” (Gazca Zamora, 2017, pág. 89)

El incremento de estos espacios no se limita a un análisis geográfico, la forma de financiarlos cobra también mucha relevancia debido a los procesos de financiarización que se viven en el siglo XXI, el apartado siguiente ahondará con mayores detalles en estas dinámicas.

Por el otro lado, si hemos estado hablando de la reducción del uso del espacio a un mero intercambio comercial y de una mayor segregación socio espacial a partir del aumento de estos centros comerciales que propician estas dinámicas, vale la pena abordar la contrapartida y discutir lo que sucede con el espacio público dentro de la ciudad neoliberal.

Para Monreal (2016):

“El espacio público es uno de los ámbitos sociales donde se pueden observar los procesos de cohesión social, de creación de identidad comunitaria, de solidaridad [...] pero también es un ámbito donde se legitima el poder y la dominación, así como la resistencia y la lucha contra ese poder” (Monreal, 2016, pág. 99)

De esta definición se puede partir desde dos puntos distintos, por un lado, los espacios públicos sostienen una parte de la convivencia dentro de la ciudad, crean identidad y hábitos entre los habitantes; por el otro lado, existe una lucha interna por el uso y apropiación de estos espacios, la clase dominante ejerce su poder a través de este tipo de lugares como menciona (Lefebvre, 1968) (Monreal, 2016) (Delgado & Malet, 2007) y al mismo tiempo existen movimientos urbanos que resignifican y le dan un nuevo uso (Morcuende González, 2017) (Monreal, 2016) (Castells, 2014 [1974]).

Es así que, dentro del contexto de la ciudad neoliberal y su ideología, el espacio público tiende a ser el espacio de “ciudadanismo” donde es el espacio de acuerdo entre seres

autónomos y emancipados, donde se plantea la realización del proyecto de modernidad en la dimensión política y dónde se produce una conciliación entre la sociedad civil y el Estado, siendo este último un agente neutral entre los ciudadanos (Delgado & Malet, 2007). Sin embargo, el espacio es producto de una estructura social determinada, pero no es estructurante (Morcuende González, 2017) es decir, que hablando desde un modo de producción capitalista caracterizado por la jerarquía social y la lucha de clases interna, la dinámica dentro del espacio público no puede reducirse a los términos del ciudadanía ya que así se perdería el análisis interno de la sociedad y catalogaríamos a los habitantes de la ciudad como sujetos homogéneos, sabiendo de las disparidades en acceso a los bienes de consumo colectivo, infraestructura básica y las diferencias sociales y de acceso derivado de la sociedad patriarcal en la que vivimos (Patiño-Díe, 2016).

En este último punto es desde donde se empezará a analizar la lucha por el espacio público, ya que es innegable la diferenciación histórica que la mujer ha tenido en relación con el hombre. En la antigua Atenas, el ágora era el espacio donde el ciudadano libre podría hacer público su pensamiento y estar entre iguales, es un espacio de democracia e igualdad, sin embargo, este espacio era excluyente por naturaleza, debido a que no se permitía el acceso ni a extranjeros ni a mujeres, sin contar a los esclavos (Monreal, 2016). El hombre ha ocupado históricamente lo “público” mientras que el papel de la mujer se ha relegado a lo “privado”.

Por lo que las mujeres han experimentado los mismos espacios de forma distinta, los dos sexos no tienen el mismo derecho del uso del espacio urbano, la percepción de la mujer como un ser frágil y necesitado de protección le ha reducido el derecho a la libertad (Patiño-Díe, 2016), en este sentido se acuñó el concepto de “espacios del miedo”, utilizado para señalar espacios públicos en los cuales se le niega el acceso a las mujeres debido a las percepciones ya mencionadas, siendo culpables de la violencia ejercida hacia ellas al utilizar estos espacios (Monreal, 2016).

Este análisis de género no contradice al análisis de clase utilizado hasta ahora, por el contrario, lo complementa. Nos da una mayor concepción de las dinámicas sociales y nos hace ver de una violencia y jerarquía sistémica originada por el sexo del individuo, sin importar la clase social, dentro de ésta existirá una diferencia jerárquica de los hombres sobre las mujeres.

Al mismo tiempo, y regresando al análisis de clase, han existido varios casos donde se lucha contra esta mercantilización del espacio público y se le otorga un nuevo significado al espacio urbano, como la apropiación de los muros que dividen los barrios cerrados de las favelas en Sao Paulo, desde donde se denuncia la discriminación que sufren las clases bajas y se recuerdan las desigualdades sociales existentes. Otro ejemplo es el movimiento 15-M conocido como los “indignados” donde alrededor del mundo se apropiaron plazas públicas para protestar contra un sistema desigual que acentuaba las diferencias sociales entre el 99% de la población y el 1% más rico (Morcuende González, 2017) (Hessel, 2011)

En el caso mexicano existió un movimiento en contra del “Corredor Cultural Chapultepec” proyecto que buscaba la apropiación del espacio público para mercantilizando mediante una un corredor comercial. La lucha a favor del espacio público y en contra de la falta de procesos

democráticos en la toma de decisiones dentro de la Ciudad de México dio como resultado la cancelación del proyecto, aunque no ha detenido los procesos de especulación del suelo que la zona vive (Sañudo, 2016).

Como se ha intentado mostrar en este párrafo nos encontramos ante un doble proceso, por un lado existe un aumento de los espacios de consumo en favor de las dinámicas de mercado que reducen las relaciones sociales a relaciones comerciales, mientras que por el otro lado existe una lucha constante a favor de una redemocratización del espacio público, una lucha que busca el aprovechamiento real de los espacios para los habitantes en contra del uso preferencial que se le ha otorgado a los espacios de valorización de capital.

Dentro del siguiente apartado se hablará de las condiciones económicas que han permitido la proliferación de los espacios de consumo, se hablará de las formas con las cuales se financia este tipo de infraestructura y las dinámicas que se generan en los barrios y zonas intervenidas por estos nuevos procesos.

1.3 Financiarización, gentrificación y la Ciudad Neoliberal

Las mutaciones en la estructura urbana que se han abordado en el párrafo anterior no podrían entenderse sin entrar en la discusión acerca del cambio que el sector financiero ha vivido a partir de la década de los setentas, en el agotamiento del keynesianismo y la entrada de la época neoliberal.

Lapavitsas (2011) mapea las condiciones que dan origen a este cambio y las data a partir de la crisis petrolera de 1973, en donde comenzó un giro en la tendencia de la producción industrial además de la naciente revolución tecnológica informática y de telecomunicaciones. Señala tres aspectos a considerar en este proceso, 1) el aumento poco significativo de productividad que vivió Estados Unidos en la década de los setentas hasta mediados de los noventas, 2) El cambio en la naturaleza del empleo derivado de los cambios traídos por la revolución tecnológica y 3) el control de la producción y el comercio mundial por empresas multinacionales que ha transformado la estructura productiva mundial y desplazado industrias de los países desarrollados hacia lugares donde la tasa de ganancia sea mayor.

Estas tres dinámicas íntimamente relacionadas provocaron un cambio en la estructura productiva de Estados Unidos y el resto de los países desarrollados, terciarizando su economía y dándole una creciente importancia al sector financiero. Es así que se llega a la definición de financiarización como

“la transformación sistémica de la economía capitalista, la cual gira en torno al sistema financiero e implica la creación de nuevas fuentes de ganancias” (Lapavitsas, 2011, pág. 75)

Epstein (2005) da una definición más general, pero por lo mismo, mucho más sencilla de profundizar y problematizar para los términos de este apartado, para Epstein

“la financiarización significa el incremento en los roles de motivos financieros, mercados financieros, actores e instituciones financieros en la operación de la economía doméstica o internacional” (Epstein, 2005, pág. 3).

Estas dos definiciones nos permiten entender el cambio en el rol del sector financiero en la economía ya que en un primer momento nos señala: 1) la nueva importancia que el mercado financiero adquiere en las economías desarrolladas en el nuevo siglo; 2) las empresas monopólicas ahora son menos dependientes de los préstamos bancarios llegando a tener incluso departamentos enfocados a colocar dinero en el mercado de valores; 3) el ingreso personal se ve “expropiado” en el gasto de vivienda, educación, salud, pensiones, seguros y consumo, esto se debe principalmente a que las familias tienen que recurrir de mayor forma al sector financiero para poder cubrir sus necesidades, algunas de las cuales estaban previamente cubiertas antes de los setentas; por último, 4) ha existido un cambio en la orientación de los bancos, pasando a conseguir sus mayores ganancias a partir de comisiones y como intermediarios financieros antes del antiguo diferencial de tasas de interés (Lapavitsas, 2011).

Mientras que en un segundo momento expone las diferencias existentes dentro del mercado mundial, la expansión de los flujos internacionales de capital por parte de los países desarrollados obligó a los países subdesarrollados a almacenar una gran cantidad de reservas internacionales, siendo Estados Unidos el país más beneficiado debido a su control del medio de pago internacional, el dólar. Es decir, los países subdesarrollados, y en especial América Latina, han sido forzados a financiar el déficit en balanza de pagos existente en Estados Unidos recibiendo flujos financieros y comprando bonos del tesoro para acrecentar reservas y evitar riesgos de corridas bancarias, teniendo así un flujo financiero inverso, exportando más capital del que se recibe (Lapavitsas, 2011) (Painceira, 2011) (Salama, 2006).

Este nuevo cambio que la economía mundial ha tenido se vio acrecentado a partir de la crisis 2007-2009, cuando las medidas tomadas para hacer frente fomentaron un incremento en la liquidez mundial en vez de una reestructuración del sector financiero (Lapavitsas, 2011) (Girón & Chapoy, 2009), este exceso de liquidez en el mercado financiero mundial ha encontrado caminos en distintas ramas de la economía real, una de ellas, el sector inmobiliario. Éste ha sido bombardeado de capital proveniente del mercado financiero mediante diversos productos financieros, algunos se discutirán en páginas posteriores.

El incremento de liquidez en el sector inmobiliario ha provocado una transformación continua en la morfología urbana, creando nuevos espacios y centralidades (como los centros de consumo discutidos anteriormente), pero también ha propiciado dinámicas sociales de expulsión y exclusión de habitantes de la ciudad, problemas como la gentrificación y especulación del suelo serán discutidos en el siguiente apartado.

1.3.1 Financiarización y FIBRAS

A partir del aumento de liquidez en el mercado mundial producto de la financiarización y de una constante crisis de sobreacumulación de capital, el sector urbano ha representado una forma de absorber los flujos de capital en búsqueda de valorizarse (Harvey, 2004). La forma por la cual se ha transformado la morfología de las ciudades y su relación con el resto del mundo ha dependido de las condiciones que el Estado provee al capital para poder valorizarse, en este sentido, las urbes con mejores condiciones geográficas y de

infraestructura (condiciones dadas por un marco histórico específico) han sido las mayores receptoras de esta liquidez (De Mattos, 2016).

En este sentido y en términos de Sassen (1995), se han compuesto una serie de Ciudades globales dentro de una red económica mundializada, también llamada Red Urbana Global (De Mattos, 2016) las cuales representan nuevas centralidades dentro de la economía global, teniendo así varias ciudades que funcionan como centros de negocios y financieros a nivel mundial, creando una red urbana mundial jerarquizada.

Es así que las ciudades dentro de un contexto de competitividad mundial buscan crear condiciones óptimas para ser centro de absorción de capital, buscando dar un plus como espacio geográfico único, propiciando de esta forma la creación de marcas ciudad (Harvey, 2012). Así, dentro de la misma ciudad, y como se ha analizado en párrafos anteriores, se crea una nueva dinámica intra-urbana dando preferencia a los espacios con un mayor valor de suelo, siendo estos los espacios que vivirán un aumento en su actividad inmobiliaria (De Mattos, 2016).

Es decir que la ciudad entra en una competencia doble, por un lado, al competir contra el resto de las ciudades para ser el espacio de reproducción de capital, mientras que, por el otro lado, y dentro de la misma ciudad, se acrecienta la diferencia de rentabilidades mercado principalmente por un tema de infraestructura y servicios, lo cual impacta y beneficia a los estratos mejores acomodados dentro de la ciudad, dejando de lado la inversión en la periferia y zonas marginales (Casgrain, 2014).

Uno de los agentes que ganan importancia en este contexto son las agencias desarrolladoras e inmobiliarias, las cuales presentan un carácter oligopólico (Gazca, 2016) y a partir de nuevas formas contractuales financian proyectos inmobiliarios dentro del mercado de capitales mundial. De los ejemplos más claros en América Latina son los Fideicomisos de Infraestructura y Bienes Raíces (FIBRAS) en México, los cuales funcionan para la construcción o adquisición de bienes raíces con el fin de arrendamiento para la obtención de una rentabilidad (Grupo BMV, 2016).

Esta adquisición y construcción de nuevos desarrollos inmobiliarios se ve favorecida por la liquidez existente en los mercados. Al mismo tiempo, la rentabilidad de la FIBRA proviene de dos fuentes principales, por un lado, el arrendamiento directo y por el otro de la apreciación del capital derivado del aumento del valor de suelo debido a su localización (Grupo BMV, 2016).

FIBRA Uno (FUNO) es el fideicomiso más grande de este tipo de México, cuenta con más de 550 propiedades alrededor de México y con ingresos totales al tercer trimestre del 2018 de cuatro mil millones de pesos (FUNO, 2018). Sus ingresos provienen 30% de la renta directa de los inmuebles mientras que el 70% restante proviene de la apreciación de capital gracias al aumento en el valor del suelo (FUNO, 2019). Al mismo tiempo cuenta con tres millones de metros cuadrados en suelo comercial, 3.8 millones en industrial y 893 mil metros cuadrados en oficinas, 36% del total ubicado en la Ciudad de México (FUNO, 2018).

Este tipo de ejemplos nos ayuda a entender el incremento de los centros de consumo que Gazca Zamora (2016) enseña en la tabla del apartado 1.2.3. El aumento de los centros comerciales y con ello, el cambio en la morfología urbana se ve detonado por los nuevos instrumentos financieros y los nuevos agentes que interactúan en el mercado. Los desarrolladores son de los agentes más beneficiados, bajo su lógica de ganancias, las dinámicas de desplazamiento y segregación socio-espacial funcionan para acrecentar sus ingresos y al mismo tiempo, la homogeneización del tipo de consumo ayuda para mantener en funcionamiento la reproducción de capital.

Aquí se puede ver que la ciudad es el escenario de la lucha de clases, donde lo que es perjudicial para un grupo, beneficia de forma directa a otro. El desplazamiento de una clase de las zonas centrales beneficia a los desarrolladores de ésta gracias al aumento del valor del suelo. Es aquí donde entran dos conceptos complementarios y fomentados por la lógica ya descrita, la “disneyficación” y la gentrificación de la ciudad; el primero elaborado por David Harvey (2012) a partir del análisis de las “revitalizaciones” que los centros históricos están teniendo a nivel mundial y el segundo como un proceso de desplazamiento constante de índole racial y clasista dentro de la ciudad neoliberal.

1.3.2 Disneyficación y gentrificación

Como se ha mencionado con anterioridad, la ciudad como escenario de las relaciones sociales, su reproducción y la lucha interna entre ellas se ve moldeada por las dinámicas económicas y políticas que imperen en ese momento histórico específico. Dentro de la Ciudad Neoliberal, con el cambio de relaciones entre el sector público y el privado; y la financiarización, con los nuevos métodos de financiamiento y el cambio de rol que juega en la reproducción de capital; entran dos ejemplos de dinámicas existentes en la actualidad, las cuales se explicarán a continuación.

Para Harvey (2012) la disneyficación es una vertiente más dentro de la búsqueda de la renta monopólica del capital, este tipo de renta se puede dar mediante el control de la producción de un artículo único e irreproducible o mediante el control del espacio de producción de este artículo. En el caso que nos atañe, la renta monopólica surge a partir de las cualidades culturales, históricas, arquitectónicas de la ciudad, es decir, su capital simbólico.

Esta apropiación de los símbolos y complejidad se puede dar a partir de una marca ciudad en donde se buscan espacios suficientemente pintorescos, con una vida barrial activa para fomentar una dinámica de inversión a partir de la asignación de inversiones públicas en ese lugar, así quien se dueño del espacio urbano obtendrá una mayor renta monopólica (Harvey, 2012).

La apropiación de este capital simbólico para su valorización y mercantilización ha generado que estos espacios anteriormente únicos, pierdan lo que una vez los hizo atractivos. La vida urbana activa de Barcelona, por ejemplo, se ha visto en constante peligro debido a la mercantilización de sus espacios, antiguos barrios reciben miles de visitantes y los espacios que alguna vez dieron identidad a la ciudad son suplantados por marcas de capitales multinacionales que otorgan un carácter similar en donde se encuentren.

Así, las ciudades se ven en un proceso de homogeneización en materia de consumo y reproducción social. Espacios como los centros históricos, antiguamente marcados por las tradiciones y culturas características del lugar, que se ven transformados en réplicas de consumo a nivel mundial, donde los capitales multinacionales controlan el espacio urbano y lo homogenizan, las mismas cadenas internacionales de café, ropa, cosméticos, etc. Se pueden encontrar sin ningún problema en los distintos centros históricos de las ciudades (aunque claro no sin percibir la resistencia existente a esta clase de procesos) (Harvey, 2012) (Sañudo, 2016) (Delgadillo, 2014)

Es así como llegamos a discutir la gentrificación, la cual se puede ver como un proceso complejo que involucra tanto mercados de vivienda y suelo, como una lucha de clases interna entre los antiguos ocupantes y los intereses del capital, pasando por el carácter clasista y racista que conlleva el desplazamiento de clases marginales de sus antiguos espacios y promoviendo una reestructuración urbana y del paisaje. Al mismo tiempo es un proceso donde la interacción no se limita a compradores y vendedores dentro de estos mercados, sino que agentes como los intermediarios financieros, autoridades locales y especuladores son participantes activos con capacidad de influir en su desenvolvimiento (Smith, 2012).

Este proceso surge en los países desarrollados, principalmente en Inglaterra, donde los antiguos barrios de la clase trabajadora se ven invadidos por las clases medias y medias altas, estos barrios pasan de tener modestas casas donde cohabitaban varias familias a lugares con elegantes y costosas residencias, esto fue descrito por la socióloga Ruth Glass y continúa:

“Cuando este proceso de gentrificación comienza en un barrio, avanza rápidamente hasta que todos o la mayoría de los ocupantes iniciales, miembros de la clase trabajadora, son desplazados, así se modifica el carácter social del barrio” (Glass, 1964: xviii citado en Smith, 2012:77)

Aunque Engels había ya analizado las condiciones de la clase obrera y detectado un proceso similar al que denominó “Hausman” haciendo referencia al arquitecto que modificó París en tiempos de Napoleón tercero (Harvey, 2008) (Harvey, 2012) (Smith, 2012), llegando a la conclusión que

“la burguesía tiene un solo método para resolver la cuestión de la vivienda [...] los lugares de reproducción de enfermedades, los infames agujeros y sótanos en los que el modo de producción capitalista confina a nuestros trabajadores, noche tras noche, no son abolidos; simplemente son desplazados a otro lugar” (Engels, 1975 edn. 71,73-74 citado en Smith, 2012: 69).

Aunque es claro que “Hausman” es distinto a gentrificación, la importancia que radica en estas dos definiciones es el carácter de clase, y posteriormente raza, que estos dos conceptos cargan en su interior. La gentrificación viene junto con una carga ideológica en un sentido de consumo, consumo de lugar y lugar de consumo como diría Lefebvre. La gentrificación en los países desarrollados viene dada por el ciclo de la vivienda desde la construcción de una nueva zona hasta su posterior abandono, para así, cuando la rentabilidad de la zona vuelva al alza, el capital podrá entrar otra vez para valorizarse, la gentrificación representa un proceso del regreso del capital al centro, mas no de la gente al centro (Smith, 2012).

Pero en el caso de las economías subdesarrolladas, donde como hemos visto, la urbanización se presenta en un contexto de ciudades primadas, donde los suburbios son remplazados por chabolas, campamentos, ciudades perdidas en la periferia. ¿Se puede hablar con el mismo concepto?

Existe un amplio debate en la actualidad acerca de qué tan similar es el proceso de gentrificación a nivel mundial, Paulsen (2014) discute entre las particularidades que la inversión inmobiliaria tiene dentro de las ciudades latinoamericanas y la teoría tradicional de gentrificación, la primera caracterizada por una sustitución de vivienda de dos o tres pisos por nuevas torres de departamentos, sin tener un desplazamiento real. Frente a la expulsión de la población de ingresos bajos por el regreso de la élite al centro de la ciudad en países desarrollados. En las ciudades latinoamericanas, las clases medias y profesionales son las que gentrifican, no las élites.

Por el otro lado Casgrain (2014) y Salinas (2014) demuestran, con datos de censos de vivienda y población, una reducción de la población de ingresos más bajos en las zonas con una mayor inversión inmobiliaria dentro de Santiago y la Ciudad de México, población desplazada debido al alza de la renta (los deciles inferiores en su mayoría arriendan su vivienda) pero también por el alza en los servicios básicos como agua y luz. Al mismo tiempo, existen políticas públicas implementadas por los gobiernos locales que dan preferencia al desarrollo inmobiliario, comercial y de oficinas en las zonas ya consolidadas de la ciudad (Olivera, 2014).

Aunado a lo anterior, el papel que los gobiernos locales juegan con la apropiación del capital simbólico mediante la creación de marcas de ciudad, la financiarización que inunda de liquidez los mercados y donde la urbanización surge como destino de este capital (Harvey, 2012), la segregación y desplazamiento que los estratos más bajos han sufrido, los problemas que estos enfrentan en materia de acceso a vivienda y espacios públicos (Pérez-Campuzano, 2011) a oportunidades de trabajo y a una escasez en materia de movilidad (López-Morales, Shin, & Lees, 2016) al mismo tiempo, el aumento en los espacios de consumo y plazas comerciales en las ciudades (Gazca Zamora, 2017) todo con un objetivo de homogeneizar el consumo y dar preferencia a una incipiente clase media que busca un espacio dentro de la ciudad.

Dentro de sociedades marcadas por una inverosímil desigualdad, donde el “exceso” de población queda a la deriva a partir del Estado neoliberal y las políticas orientadas al mercado, los procesos de desplazamiento parecerían afectar de mayor forma que en los países desarrollados. Por lo cual la lucha por los espacios, el derecho a la ciudad y la resistencia a las dinámicas del capital cobran relevancia. El desplazamiento que el proceso de gentrificación conlleva se vuelve la razón de la lucha de clases entre los beneficiarios (el capital privado y poseedores del suelo) y los habitantes de la zona.

En la Ciudad de México se han visto diferentes formas de resistencia como organizaciones vecinales, marchas e inclusive una virgen anti-gentrificación, todo esto como respuesta al carácter segregacionista del proceso (Delgadillo, 2017). El barrio Yungay en el centro de Santiago ha resistido al proceso con un discurso que busca proteger la identidad cultural y la

participación vecinal (Paulsen, 2014) o el caso de Villa del Retiro en Buenos Aires (Salerno, 2014). Ejemplos de lucha y disputa por el territorio sobran para demostrar que dentro de la ciudad neoliberal la lucha de clases sigue vigente y no sólo eso, sino que la disputa se agudiza conforme pasa el tiempo. Mientras que el sector público siga beneficiando al sector privado y se siga enmarcando en la lógica de mercado y rentabilidad, los desplazamientos y la mercantilización de la ciudad seguirán sucediendo, es necesario un cambio de lógica que permita a la población una mejor calidad de vida, un mejor hábitat para desarrollarse, una ciudad para las personas y no para el capital.

1.4 Reflexiones finales del capítulo

A lo largo de este capítulo se pretendió la construcción por niveles de un marco teórico que nos permitiera entender las diferencias y especificidades que las dinámicas producidas por el capitalismo mundial generan en las ciudades latinoamericanas. Al posicionar a América Latina como un objeto de estudio en sí, haciendo particular hincapié en el caso mexicano, nos permite entender de mejor forma las problemáticas que se viven en la actualidad, las raíces específicas y, por supuesto, la búsqueda de mejores respuestas.

El deterioro de los términos de intercambio y cómo afecta en la balanza de pagos (Prebisch, 1998 [1949]), el núcleo endógeno poco dinámico que no permite la absorción del total de la mano de obra y la conceptualización del subdesarrollo como proceso autónomo (Furtado, 1964 [1961]), la diferencia de productividades entre sectores (Pinto, 1998 [1970]), la superexplotación del trabajo (Marini, 2015 [1973]) son algunos de los planteamientos que explican las características de las economías latinoamericanas, así se puede mantener siempre presente los límites que los países de la región enfrentan dentro del capitalismo mundial.

La urbanización dependiente y primada que las ciudades latinoamericanas han vivido a partir del proceso de industrialización y la migración campo-ciudad que se dio en esa época, les dio un carácter único a nuestras ciudades, marcándolas con asentamientos irregulares denominados chabolas, favelas, campamentos, ciudades perdidas o cualquier otro regionalismo. Esto sólo prueba la falta de dinamismo al momento de absorber a la mano de obra proveniente del sector rural.

El cambio que el Estado nacional ha tenido a partir de la década de los años ochenta hasta la actualidad, marcado por una inclinación hacia un retorno del mercado como método de asignación de recursos (Abramo, 2012) lo cual provocaría una crisis en los medios de consumo colectivo (Jaramillo, 1981) y desencadenaría diversos procesos como un aumento de los espacios de consumo (Gazca Zamora, 2017), una mayor segregación socio-espacial y la destrucción paulatina de los espacios públicos (Monreal, 2016) acrecentando la lucha de clases dentro de la ciudad reivindicando el derecho a la ciudad.

Al mismo tiempo, el proceso de financiarización que la economía mundial ha vivido a partir de la década de los setentas, pero que se ha acrecentado a partir de la crisis 2007-2008 y que ha inundado de liquidez la economía internacional (Lapavitsas, 2011) (Harvey, 2012); es un pilar clave para entender tanto las nuevas formas de financiamiento de infraestructuras y qué

tipo de infraestructura se financia, como en el caso de las FIBRAS en México (Grupo BMV, 2016). Al mismo tiempo nos permite ver la lógica de mercado que está atrás de estos procesos. La búsqueda interminable por una mayor rentabilidad, el poder monopólico que los desarrolladores inmobiliarios ejercen dentro de la ciudad (Gazca, 2016) que pueden cambiar la morfología urbana (De Mattos, 2016) y beneficiarse de los desplazamientos producto del aumento en el valor de suelo, lo cual sólo señala la interminable lucha de clases que se sigue viviendo dentro de las ciudades.

Por último y como forma de cierre en el capítulo, se habló de disneyficación para describir los procesos de mercantilización que los espacios con mayor poder simbólico (los centros históricos) han vivido en los últimos años, la homogeneización del patrón de consumo y de consumo del lugar, aunado al aumento de capitales transnacionales que se apropian de un valor simbólico construido socialmente.

Para cerrar con el concepto que tal vez englobe todo el capítulo, la gentrificación. Se dejó hasta el final este concepto con el objetivo de poder construir poco a poco la problemática con respecto a la escasez de suelo, el aumento de su precio, la importancia de la nueva relación Estado-sector privado para el desarrollo y apropiación de zonas consolidadas en favor de población con mayores recursos. Problemáticas como la segregación socio-espacial, el aumento de centros de consumo y la resistencia del espacio por el derecho a la ciudad se ven incluidas dentro de la gentrificación. Al mismo tiempo, este desplazamiento conlleva causas raciales y clasistas, siendo los sectores más desfavorecidos (tanto económicamente como en protección estatal) los más perjudicados.

La gentrificación engloba las luchas sociales actuales, la reivindicación de los espacios públicos, la lucha en contra del monopolio del mercado, por una igualdad socio-espacial real, es por eso que se cierra el capítulo sin una respuesta clara, simplemente dejando abierta la posibilidad a un desarrollo futuro.

Como hemos intentado señalar en este espacio, las ciudades son organismos complejos que han evolucionado con el tiempo, esta evolución va a depender de las especificidades que la economía nacional tenga y de su posicionamiento en un sistema capitalista mundial jerarquizado y desigual. En este contexto las ciudades latinoamericanas presentan características similares que nos permiten analizarlas de manera conjunta para así encontrar una solución más específica a las diferentes problemáticas que se viven, siempre teniendo presente las limitantes que nuestras economías tienen.

Problemáticas en cuestión de vivienda y su calidad, acceso a servicios básicos, a medios de consumo colectivo, a espacios públicos que puedan otorgar una redignificación de la población en favor de una lucha por el derecho a la ciudad, visto como el derecho a tener una mayor participación dentro de la vida pública y social dentro de la ciudad, a injerir en las soluciones a las problemáticas existentes.

Una de ellas es la problemática en materia movilidad y vivienda. Dentro de las ciudades primadas y la expansión de la mancha urbana, la movilidad de personas cobra una verdadera importancia. El cómo se transporta la población, las dificultades que puedan enfrentar en

materia de tiempo, seguridad y distancia. Y al mismo tiempo el impacto ambiental que se genera por esta movilidad serán temas centrales a desarrollar en el siguiente capítulo. En el capítulo tercero se hará una crítica a planteamientos denominados buenas prácticas en materia de movilidad y vivienda, como es el caso del Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) dentro de los países subdesarrollados. Se buscará entender cómo funciona a partir de las particularidades latinoamericanas y la viabilidad real de este tipo de desarrollo para dar solución a la dificultad que enfrenta.

Capítulo 2. Coordinación metropolitana y movilidad en la Ciudad de México. Buscando la viabilidad en economías dependientes.

En el capítulo anterior se intentó dar una conceptualización específica al proceso de urbanización que se ha vivido en América Latina a partir de una contextualización histórica. En un primer momento colonial y, una vez iniciada la vida independiente en el continente, con una inserción internacional periférica y dependiente. Esto dio origen a una urbanización específica, concentrada principalmente en los antiguos enclaves comerciales y políticos con los países coloniales, España y Portugal.

Las capitales y puertos, que en muchos casos eran la misma ciudad, fungieron como centros tanto de atracción de capital, siendo las principales receptoras de inversión debido a su condición histórica privilegiada, como de fuerza de trabajo, ésta desplazada a partir de un proceso de destrucción del antiguo modo de vida rural (Castells, 2014 [1974]). Esta concentración espacial en una sola ciudad dio origen a lo que varios teóricos denominarían primacía o macrocefalia urbana (Gazca, 2016) (Jaramillo, 1979) (Quijano, 1976). La ciudad principal varias veces más grande que la siguiente ciudad en población.

Esta particularidad se acrecentó a partir de la mitad del siglo XX durante el proceso de industrialización dirigido por el Estado que los países de la región estaban viviendo en esa época (Quijano, 1976), aunque debido a la naturaleza dependiente del proceso de industrialización (Marini, 2015 [1973]) y la falta de un núcleo endógeno dinámico (Furtado, 1964 [1961]), entre otros factores analizados en el capítulo anterior; la urbanización latinoamericana se caracterizó por una expansión de carácter difuso (Abramo, 2012), es decir, con una baja densidad de población y mediante la absorción de pequeños pueblos cercanos (Nivón Bolán, 2008).

Estos dos factores han propiciado una expansión de la mancha urbana cada vez mayor, abarcando un número creciente de municipios, distritos o entidades administrativas conforme pasa el tiempo (Salazar Cruz, 2008). Esta expansión difusa se traduce en una mayor complicación hacia el Estado al momento de intentar asegurar el acceso a bienes de consumo colectivo, oportunidades de trabajo, acceso a mercados, etc. Es decir, la conectividad, los tiempos de traslado y la calidad de este se vuelven problemas cada vez mayores dentro de estas ciudades primadas.

Si a la problemática anterior la contextualizamos dentro del marco de ciudad neoliberal, donde el Estado y el gobierno local no solamente cuentan con menos recursos e instrumentos, sino que pierden la función directa de regular, intervenir y ser un agente activo en los mercados, limitando su acción a la repartición eficiente de riesgos y a la administración de contratos todo mediante una visión de maximización de la rentabilidad económica (Raco, 2013) (Smith, 2002) (Smith, 2012), la problemática del transporte no sólo se vuelve compleja sino también costosa para el Estado.

Es a partir de esta conceptualización que este capítulo busca generar un marco de entendimiento sobre la relación y condiciones existentes entre el Estado, el transporte y la vivienda. Para eso se analizarán dos problemáticas actuales que las ciudades primadas latinoamericanas viven, haciendo principal hincapié al caso de la Ciudad de México. En primer lugar, se analizarán las condiciones de coordinación intraurbana ante la expansión urbana, esto debido a que la primacía de la ciudad rebasa desde hace décadas los límites administrativos originales, creando así problemas al momento de coordinar jurisprudencia y generar política pública en materia de transporte y desarrollo urbano.

En un segundo momento, y presentando solamente el caso de la Ciudad de México, se analizará la relación vivienda-traslado dentro de la ciudad para poder enmarcar la concentración de actividades en pocos distritos y el masivo movimiento de población desde la periferia hacia las centralidades.

Lo anterior con un objetivo doble, por un lado, encontrar los nodos principales de transporte y los principales distritos expulsores y receptores de población, para así poder entender la dinámica de desplazamientos dentro de la ciudad. Por el otro lado revisar la modalidad de traslado que se vive a diario, diferenciando entre el transporte público y el privado, mostrando su importancia relativa y los diferentes impactos que estos tipos de transporte representan.

2.1 Ciudad primada. Coordinación y cooperación intrarregional.

Cómo ya se mencionó párrafos arriba, la expansión urbana que las ciudades primadas latinoamericanas han vivido a partir del proceso de industrialización dirigida por el Estado ha mutado con el paso del tiempo, lo que en el contexto actual ha provocado dos dinámicas importantes desde donde partirá el análisis de este apartado.

En un primer lugar, el carácter difuso de la expansión urbana (Abramo, 2012), la cual no siempre se mantiene en una urbanización continua, sino que la composición de las ahora áreas metropolitanas de las ciudades primadas ha tenido la característica de absorber tanto a pueblos aledaños como tierra arable cercana a la ciudad (Delgado, Galindo, & Ricárdez, 2008) (Iracheta & Smolka, 2000), generando así zonas metropolitanas espaciadas por espacios no urbanizados.

En segundo lugar, la expansión urbana viene acompañada de una expulsión de habitantes de las zonas centrales, como el caso de Santiago expuesto por (Casgrain, 2014), el caso de la Ciudad de México (Salinas, 2014) y Buenos Aires (Salerno, 2014). Lo anterior dentro de un contexto de lucha de clases y lucha por el espacio y el llamado derecho a la ciudad (Harvey, 2008). En donde los habitantes de las zonas centrales de las ciudades se ven amenazados por la dinámica del capital, la cual se apropia tanto del espacio físico como del capital simbólico del barrio (Harvey, 2012).

El cuadro 2, sustraído de Salazar Cruz (2008), nos permite ver este segundo proceso de mejor manera. Por un lado, la población no ha dejado de crecer conforme pasa el tiempo³ agrandando de esta forma la mancha urbana y por el otro lado, la población de las zonas centrales donde se localiza la mayor cantidad de infraestructura, bienes de consumo colectivo, fuentes de trabajo y mercados se ha visto reducida a través del tiempo.

Lo anterior tiene concordancia con lo explicado dentro del capítulo 1, donde se analizaron las distintas dinámicas que la lucha de clases tiene dentro del espacio urbano. En este caso, el despoblamiento de las áreas centrales de las ciudades primadas responde a un proceso de expulsión de ciertos grupos de población, principalmente estratos bajos que arriendan vivienda, que no pueden hacer frente al alza constante de precios derivado de los procesos especulativos que benefician a un sector poseedor de vivienda y a los desarrolladores inmobiliarios.

Estos pobladores desplazados se ven obligados a establecerse en las periferias de las ciudades donde el precio del suelo es más barato, esto aunado a la población migrante que sigue llegando a las ciudades provenientes tanto del sector rural como de otras ciudades lo cual presiona la expansión de la mancha urbana (Blanco & Macagno, 2014) (Aguilar & Olvera, 1991)

Una vez entendido el proceso y la dinámica doble que las ciudades primadas están viviendo en la actualidad, nos centraremos en analizar algunas de las características y problemáticas que estas ciudades viven al momento de abordar la movilidad interna como primer eje y como contenido de este primer apartado. Con relación a la expansión de la mancha urbana, vemos que las ciudades primadas enfrentan el problema del área metropolitana y una falta de coordinación con respecto a las jurisdicciones, reglamentos, concesiones que se tienen entre distintos municipios (Salazar Cruz, 2008).

La cada vez mayor cantidad de municipios que se integran a las zonas metropolitanas y, además, debido a la forma característica de “rurbanización” (Nivón Bolán, 2008) que el proceso de expansión ha vivido (baja densidad, zonas no urbanizadas), las distintas instancias municipales no han generado una planeación metropolitana y una política integral en materia de movilidad. De las distintas urbes de América Latina que Salazar Cruz (2008) analiza, solamente Quito cuenta con una autoridad metropolitana, es decir, una autoridad central que rija el desarrollo de las 65 parroquias que comprenden el Distrito Metropolitano de Quito. En el resto de las ciudades, el número de alcaldes, alcaldes menores, presidentes municipales y gobernadores descentralizan las capacidades gubernamentales lo cual se traduce en una falta de coordinación y vinculación entre las distintas decisiones de los distintos municipios/alcaldías.

Esto se entiende como una menor coordinación al momento de ejercer algún plan intraurbano, como podría ser un plan de movilidad, por ejemplo. La falta de coordinación y las diferentes jurisprudencias afectan al modo de organización de las empresas de transporte

³ El caso del Distrito Federal aparece sesgado debido a que sólo contabiliza las 16 delegaciones y no el área total de la Zona Metropolitana del Valle de México, esto se analizará en los siguientes apartados.

y al mismo tiempo limita la conectividad dentro de la misma zona metropolitana. El caso de la ciudad de México es característico en este sentido y se analizará a continuación.

Cuadro 2. Áreas metropolitanas seleccionadas de Ciudades Primadas en América Latina. Evolución del comportamiento demográfico.

Ciudad	Área	Población						Tasa de Crecimiento	
		1990			2000			1990-2000	
	(Ha)	%	Población	%	Densidad	Población	%	Densidad	
Municipio de Sao Paulo	150.900,00	100	9.533.378,00	100	63,18	10.434.252,00	100	69,15	0,91
Centro (Subprefectura de Sé)*	2.620,00	1,7	466.476,00	4,89	178,04	379.794,00	3,64	144,96	-2,08
Distrito Metropolitano de Quito	409.468,05	100	1.387.887,00	100	3,39	1.794.413,00	100	4,38	2,6
Centro (Manuela Saenz)***	2.362,67	0,6	227.233,00	16,37	96,18	224.791,00	12,53	95,14	-0,11
Bogotá D.C.	173.200,00	100	4.978.234,00	100	28,74	6.426.123,00	100	37,1	2,59
Centro**	5.320,00	3,1	223.124,00	4,48	41,94	247.010,00	3,84	46,43	1,02
Distrito Federal	148.655,00	100	8.350.595,00	100	56,17	8.605.239,00	100	57,89	0,3
Ciudad central****	13.949,00	9,4	1.930.267,00	23,12	138,38	1.692.179,00	19,66	121,31	-1,33

*Contiene los distritos de Bela Vista, Bom Retiro, Cambuci, Consolacao, Liberdade, República, Santa Cecilia y Sé

** Contiene las localidades de Santa Fe, La Candelaria y Los Mártires

*** Contiene las parroquias de Puengasi, La Libertad, Centro Histórico Itchimbia y San Juan

****Contiene las delegaciones de Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza.

Fuente: Obtenido del Cuadro I.2. de (Salazar Cruz, 2008)

2.1.1 Ciudad de México

Dentro de este apartado se tratará de profundizar la problemática de coordinación y cooperación intraurbana, analizando los distintos Programas de Desarrollo Urbano (PDU) y los Programas de Transporte y Movilidad (PTM), haciendo énfasis en los principales problemas que han persistido desde la realización de estos programas.

Para eso, en un primer momento analizaremos los Programas de Desarrollo Urbano y de Transporte y Vialidad a partir del análisis hecho por (Schteingart & Ibarra, 2016) desde los años ochenta, posteriormente se hará un análisis sobre el actual Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019 implementado por el gobierno actual, catalogando los principales problemas que se han encontrado en los distintos planes, cuáles se han resuelto y cuáles podrían considerarse estructurales y, al mismo tiempo, revisar los intentos de cooperación entre los distintos gobiernos.

2.1.1.1 Diversos programas de Desarrollo Urbano y Transporte

Dentro de este apartado se analizarán los distintos programas de desarrollo urbano (PDU) que se han formulado tanto en el Distrito Federal (ahora Ciudad de México) como en el Estado de México, haciendo hincapié en los problemas que se señalan persistentemente a través de los distintos programas y los distintos enfoques que tienen. Al mismo tiempo acerca de la falta de operabilidad y el carácter consultivo que tienen los organismos propuestos por estos programas y la falta de cooperación real en materia de asentamientos humanos y transporte. En último momento se analizarán los programas vigentes, señalando sus características y ejes de acción.

Con el objetivo de partir dentro del contexto del neoliberalismo, utilizaremos los distintos PDU y los programas de transporte y movilidad (PTM) analizados por (Schteingart & Ibarra, 2016) dentro de su capítulo 3, los programas de desarrollo urbano parten de 1984 en el caso de la Ciudad de México y de 1979 en el caso del Estado de México; mientras que los programas de Transporte y Vialidad parten de 1978 en la Ciudad de México y de 1987 en el caso del Estado de México.

Dentro de la Ciudad de México, se pueden encontrar 3 problemáticas persistentes dentro de los PDU. En primer lugar se puede señalar en control del crecimiento poblacional dentro de la ZMCM, el cual se encuentra en la totalidad de los PDU aunque con dos formas distintas de abordaje, en los primeros dos programas (1984 y 1987) se plantea la reubicación de los habitantes de la ciudad hacia distintas regiones del país, mientras que los planes de 1996 y 2000 se plantea la redensificación y contención de población dentro de los contornos internos de la ciudad (Schteingart & Ibarra, 2016, pág. 115).

Una segunda problemática persistente es el crecimiento urbano irregular dentro de zonas de conservación, las cuales son abordadas de forma distinta en los diferentes PDU. Dentro de los dos programas se preveía la creación de líneas de Reservas Naturales donde no existiría un aprovisionamiento de servicios urbanos, es decir, se buscaba “desincentivar” los asentamientos irregulares de esta forma. En los PDU de 1996 y 2000 se buscaba canalizar la

demanda de vivienda hacia la redensificación de las delegaciones urbanas desaprovechadas (Schteingart & Ibarra, 2016, pág. 116).

La tercera problemática que se encuentra está relacionada con las dos anteriores, ante el crecimiento de la mancha urbana y los asentamientos irregulares, se buscaba la diversificación de usos de suelo desconcentrando actividades, estableciendo una serie de subcentros para desahogar la concentración de actividades en el centro. Para esto, los distintos planes promovían la creación de instancias e instrumentos de coordinación como también de marcos jurídicos metropolitanos, siempre señalando la necesidad de una coordinación entre los distintos estados que forman la ZMCM y el gobierno Federal (Schteingart & Ibarra, 2016, págs. 116-118).

“En los programas revisados, [...], desde 1983 se planteaba reforzar los vínculos de la planeación con las distintas autoridades del Estado de México, incluyendo las de los municipios conurbados; modernizar y unificar el marco jurídico en materia de asentamientos humanos y planeación del desarrollo urbano en el ámbito local y federal, vinculando la planeación del desarrollo urbano con la programación del presupuesto federal.” (Schteingart & Ibarra, 2016, pág. 121).

En el caso del Estado de México los enfoques de los PDU elaborados en el mismo periodo tienen algunas variaciones derivado del proceso de poblamiento y crecimiento urbano, es decir, el poblamiento del Estado de México responde en mayor medida al proceso de expansión de la Ciudad de México hacia fuera de su límite administrativo antes que una dinámica interna del estado, creando de esta forma procesos de urbanización difusa o rurbanizada (Abramo, 2012) (Delgado, Galindo, & Ricárdez, 2008).

En este sentido, los distintos PDU estatales giran “alrededor de una premisa fundamental: integrar las zonas rurales comprendidas en la mayor parte del territorio estatal entre sí, y a las áreas urbanas de Toluca y del D.F. tanto en el ámbito económico como en el espacial” (Schteingart & Ibarra, 2016, pág. 124). Al mismo tiempo, los PDU a partir de 1993 señalan la necesidad de articular los sistemas metropolitanos de vialidad, transporte, infraestructura y servicios, aunque con dos particularidades en específico.

En primer lugar, señala el papel activo que los municipios tendrían que tener en materia de regulación de uso de suelo y urbanización, sin embargo, se señalan las limitantes en materia financiera que estos tienen para poder ejercer sus funciones, la cual es considerada la principal limitante que explican los rezagos en esta materia (Schteingart & Ibarra, 2016, pág. 131).

En segundo lugar, señalan que, para impulsar y ordenar el transporte y los sistemas viales del Estado en términos de financiamiento, requieren que “la planeación y las acciones prioritarias en este rubro recaigan fundamentalmente en manos de la federación” (Schteingart & Ibarra, 2016, pág. 132). El argumento de falta de dinero para solucionar los problemas relacionados con la urbanización y movilidad parece ser una salida fácil ante un problema que no ha resultado prioritario en materia política.

Como Programas de Transporte y Movilidad (PTM) se señala las diferentes recomendaciones de construcción de organismos interestatales, como la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos y la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad, se planteaba la necesidad de otorgarles atribuciones normativas y ejecutorias, a diferencia de su carácter meramente consultivo. Al mismo tiempo, se diagnostica el rezago e ineficiencia del servicio en relación con la demanda, problema que existe desde el diagnóstico de 1984. Se concluye que “los planteamientos en materia de transporte no tienen una injerencia formal y operativa sobre su instrumentación y concreción, [...], no trasciende más allá de sugerir que los programas o planes de transporte tengan más congruencia con lo planteado por la planificación en materia de desarrollo urbano” (Schteingart & Ibarra, 2016, pág. 119).

Por último se revisarán los planes de movilidad y desarrollo urbano vigentes a partir del cambio de gobierno del año 2018, en el caso de la Ciudad de México se encuentra el Plan estratégico de movilidad de la Ciudad de México 2019 (PEMCM) (Gobierno de la Ciudad de México, 2018a) y el plan de gobierno del periodo 2018-2024 donde se establecen los principales ejes de acción que se tomarán en materia de Desarrollo Urbano.

El PEMCM gira alrededor de tres ejes principales, la integración de distintos sistemas de transporte, el mejoramiento de la infraestructura y los servicios de transporte previamente existentes y la protección a los usuarios de los distintos sistemas de transporte.

Al igual que en los antiguos PDU y PTM, se hace énfasis en la existencia de los problemas estructurales (desvinculación de políticas, fragmentación de transporte, aumento de tiempos de viaje por la expansión urbana) y al mismo tiempo en el abandono en la que se encuentra los distintos sistemas de transporte público, lo cual provoca un aumento de tiempo de traslado en relación con el viaje en automóvil particular, 39% más en el caso del metro, 54% en el caso de transporte colectivo (Gobierno de la Ciudad de México, 2018a).

Dentro del análisis espacial, el PEMCM aborda como objeto de estudio a toda la ZMVM delimitada por la encuesta origen-destino de la ZMVM elaborada en 2017, al mismo tiempo distingue por género a los usuarios del transporte, señalando las diferentes características que los usuarios tienen y sus diversas dinámicas.

En este sentido, los distintos ejes del PEMCM se traducen en líneas de acción específicas, la integración física y de pago de los distintos modos de transporte, mediante la regulación, creación de empresas, renovación de flota, creación de infraestructura ciclista e integración de organismos a secretarías. En el eje de mejoramiento se prevé un aumento de frecuencia de los servicios, mejoramiento de la infraestructura y la creación de corredores exclusivos para transporte, al mismo tiempo una mejora en la gestión y regulación de los servicios de taxi y el transporte de carga. En el eje de protección se busca la capacitación y educación, mediante un esquema basado en puntos, también la creación de protocolos de violencia de género en el transporte y servicios de transporte que consideren a las mujeres como su objetivo (Gobierno de la Ciudad de México, 2018a).

En el ámbito del Desarrollo Urbano, al momento de escribir este apartado aún no era publicado el documento oficial, sin embargo, dentro del plan de gobierno establecido en 2018

se abordan los ejes principales de acción que el PDU tendrá. En este sentido se busca una mayor participación ciudadana mediante consultas públicas vinculatorias para las construcciones de alto impacto, se buscará una mayor regulación de las construcciones y desarrollos inmobiliarios, se fortalecerá el Instituto de Vivienda para fomentar la vivienda de interés social, se buscará una recuperación de los parques y espacios públicos no lucrativos priorizando delegaciones con menor proporción de áreas verdes (Gobierno de la Ciudad de México, 2018b).

Haciendo una comparación entre los distintos PDU y PTM anteriores y los vigentes en la administración actual podemos encontrar que persisten los mismos diagnósticos a través del tiempo, sin embargo, el enfoque que se busca dentro de PEMCM y el PDU señalado en el Plan de Gobierno es distinto al resto. Esto porque pone en el centro de análisis al usuario del transporte público al mismo tiempo que lo dota de una perspectiva de género, encontrando las diferencias en dinámicas, necesidades y vulnerabilidades que se viven dentro del transporte, al mismo tiempo que pone a la tecnología y su mejor aprovechamiento como la principal herramienta para mejorar los servicios existentes (datos en tiempo real, integración de pagos) (Gobierno de la Ciudad de México, 2018a).

En lo que respecta al PDU se busca una recuperación del poder Estatal perdido previamente por la dinámica de la ciudad neoliberal explicada en el capítulo 1, relacionada con el aumento de los espacios de consumo en detrimento del espacio público, la construcción especulativa de desarrollos inmobiliarios y comerciales, la baja participación estatal en la dotación de bienes de consumo colectivo. Este programa parecería atacar justamente los problemas previamente señalados, aunque aún es muy pronto para juzgar las posibles acciones que el gobierno de la ciudad tomó a lo largo del sexenio.

2.2 Vivienda, transporte y tiempos de traslado en la Ciudad de México

La falta de operación de los distintos PDU y PTM y el diagnóstico perenne de la situación ha solucionado en poca medida los problemas de movilidad y vivienda dentro de la ZMVM, sino que la dinámica de expansión urbana sigue vigente y con eso una mayor distancia real entre las nuevas viviendas y los centros de trabajo concentrados en la ciudad central de la ciudad.

La baja densidad y la dinámica rural que los distritos de la periferia conservan se ven disturbados por la urbanidad que permea a partir de la dependencia que estos distritos mantienen con la ciudad y los residentes tanto antiguos como nuevos que tienen que ir a trabajar a las diversas centralidades de la Ciudad.

El objetivo de este apartado es crear un panorama de entendimiento tanto cuantitativo como geográfico de las distintas dinámicas que la movilidad tiene dentro de la ZMVM partiendo de la localización de las viviendas en toda el área metropolitana, midiendo el grado de expulsión y atracción que los distintos distritos tienen, para de esta forma conseguir un resultado doble.

Por un lado, analizar la dinámica que los *commuters*⁴ viven a diario en sus traslados hogar-trabajo, en aspectos como principales distritos destino, tiempos de traslado y modalidad de transporte. Y, por el otro lado, analizar de forma específica el impacto que el automóvil privado tiene dentro de la ZMVM.

Para eso se utilizarán diferentes trabajos realizados por el Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales (CEDUA) del Colegio de México, el trabajo realizado por Manuel Suárez y Javier Delgado de análisis a la Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte publicado por la UNAM, los cuales se citarán debidamente y al mismo tiempo se complementarán con estadísticas y mapas realizados a partir de diferentes encuestas y censos, como el Censo de Población y Vivienda 2010 y la Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017 (EOD-ZMVM) y estimaciones de CONAPO.

2.2.1 Localización de vivienda y trabajo, distritos expulsores y receptores.

Dentro de este apartado se analizarán las distintas dinámicas de movilidad que existen dentro de diferentes distritos de la ciudad, siendo algunos receptores de población trabajadora y algunos expulsores netos de población. Mostrando, sin embargo, una fuerte permanencia de población dentro del mismo distrito. El trabajo de (Schteingart & Ibarra, 2016) maneja una matriz intrarregional entre 6 regiones del Estado de México y las 16 de la Ciudad de México, sin embargo, y dado que se han incorporado nuevos municipios a la ZMVM, el cuadro 3 se basa en esa matriz, aunque se amplían las 6 regiones⁵ agregando a los municipios faltantes y a Tizayuca⁶.

Cuadro 3. Matriz intrarregional de la ZMVM

Región de residencia	Región de trabajo							Suma
	DF	Sureste	Este	Noreste	Norte	Noroeste	Oeste	
DF	97,16%	0,05%	0,54%	0,08%	1,12%	0,09%	0,96%	100,00%
Sureste	14,33%	80,02%	4,13%	0,32%	0,77%	0,09%	0,33%	100,00%
Este	30,58%	1,17%	64,87%	0,83%	1,61%	0,10%	0,83%	100,00%
Noreste	5,78%	0,17%	0,62%	82,77%	9,71%	0,51%	0,45%	100,00%
Norte	18,15%	0,12%	0,56%	1,21%	75,44%	2,09%	2,43%	100,00%
Noroeste	8,61%	0,04%	0,12%	0,59%	15,38%	64,94%	10,32%	100,00%
Oeste	15,50%	0,07%	0,12%	0,16%	6,70%	1,60%	75,86%	100,00%

Fuente: estimaciones del CONAPO con base en el INEGI, Censo de población y Vivienda, 2010.

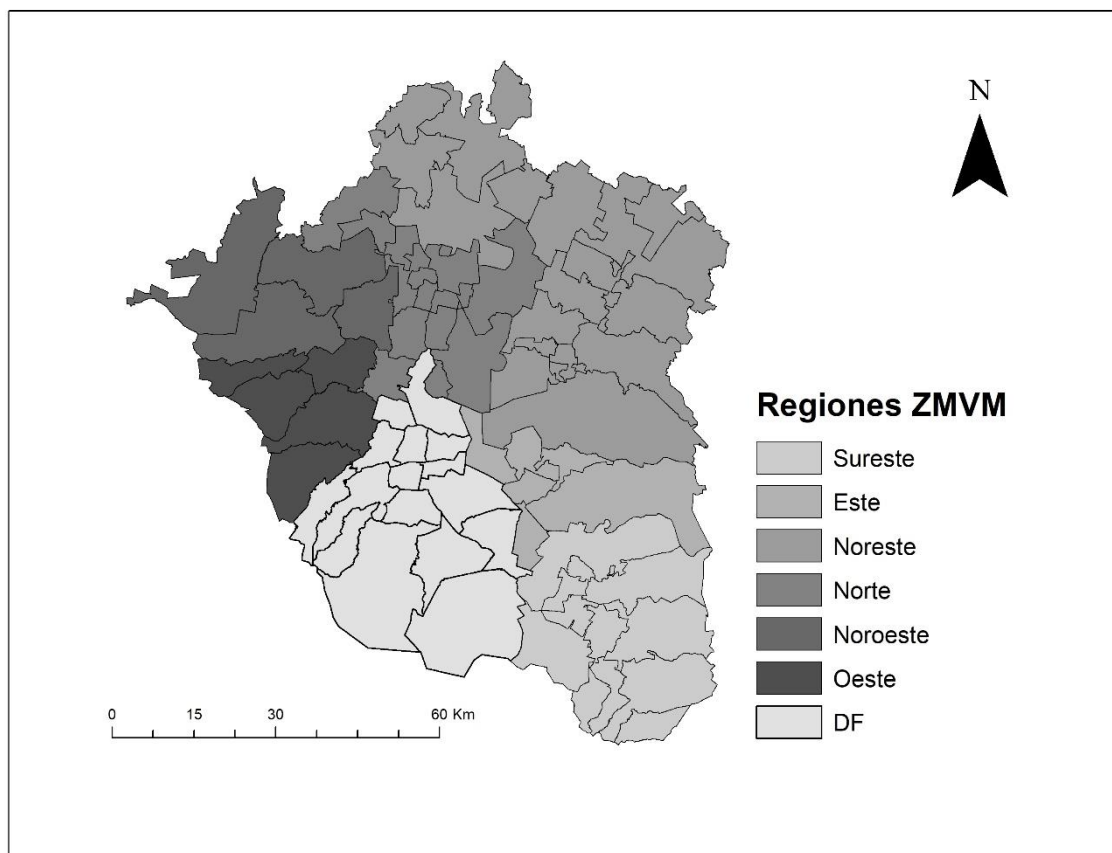
⁴ Aquella fuerza de trabajo que se moviliza más allá de los límites administrativos locales, esta se puede dar dentro de la misma ciudad, como el caso de la ZMVM, o entre metrópolis (transmetropolitanos) e inclusive entre países, movimientos transfronterizos de fuera de trabajo.

⁵ “La división por regiones es arbitraria. Se formaron seis regiones atendiendo a la orientación general que proporcionan los puntos cardinales; además, el único criterio para considerar la pertenencia de un municipio a una región es el de la vecindad” (Schteingart & Ibarra, 2016, pág. 67)

⁶ En el Anexo 1 se encuentra la tabla con los municipios según cada región.

El mapa 1 muestra la posición geográfica donde las 7 regiones se encuentran dentro de la ZMVM.

Mapa 1. División regional de la ZMVM



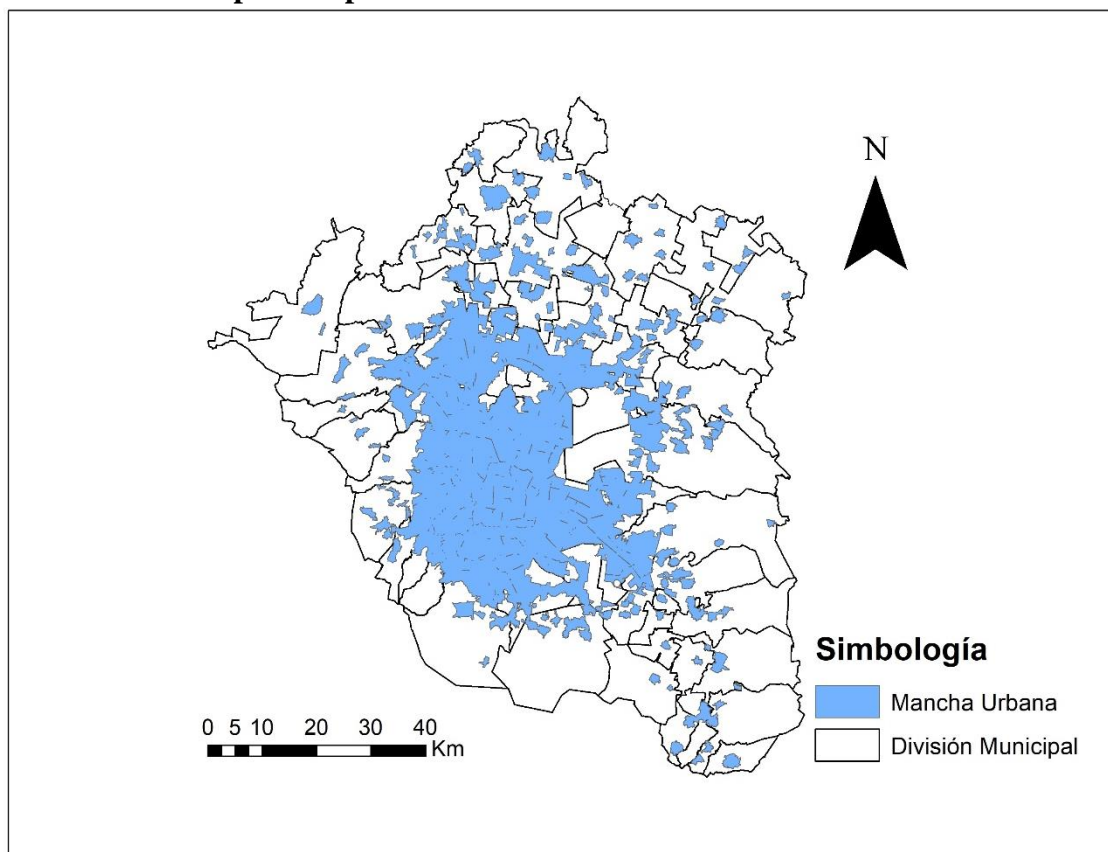
Fuente: Elaboración propia con estimaciones del CONAPO con base en el INEGI, Censo de población y Vivienda, 2010.

Del cuadro 2.2 se puede desprender varias conclusiones. En primer lugar el fuerte grado de permanencia que tiene la población dentro de sus regiones, lo cual nos indica una fuerte relación entre el lugar de trabajo y la vivienda. En segundo lugar, es el porcentaje de población de la región DF dentro de sus mismos límites, mayor al 97%. Por último, una importante atracción desde la región DF hacia el resto, siendo esta región la que atrae más viajes del resto, aunque existen fuertes vinculaciones entre la región Noroeste con la Norte y Oeste.

El mapa 2 nos muestra la mancha urbana, Como hemos analizado en este capítulo, la expansión de los asentamientos humanos ha rebasado los límites administrativos originales desde hace varias décadas, llegando a tener en la actualidad y según la Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017 193 distritos,

localizados en 76 municipios, 59 pertenecientes al Estado de México, 1 al Estado de Hidalgo y 16 a la Ciudad de México⁷.

Mapa 2. Expansión de la mancha urbana en la ZMVM.



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI

Al mismo tiempo, dentro del mapa, se puede observar la dinámica de rurbanización dentro de la ZMVM ya que existen espacios sin urbanizar entre los diferentes asentamientos, lo cual es señal de una ampliación de la zona de influencia urbana frente a antiguos asentamientos rurales, podría hablarse de una sumisión del campo frente a la ciudad (Lefebvre, 1968), es decir, antiguos pueblos cercanos a la Ciudad de México, han sido absorbidos por la dinámica expansiva de la ciudad, en algunos casos, las tierras ejidales fueron ocupadas de forma irregular (Schteingart & Ibarra, 2016) (Iracheta & Smolka, 2000)

A partir de esta contextualización, intentaremos localizar los principales distritos destino de viajes tanto generales como viajes de trabajo, mostrando cuáles son los diferentes puntos de atracción que existen dentro de la ZMVM. En primer lugar, se ubicarán cuáles son los principales distritos que expulsan población en su dinámica de movilidad diaria. Esto es, los que tienen un déficit con respecto al número de viajes de los que son destino y el número de viajes de origen.

⁷ La lista de municipios y distritos se encuentran en el Anexo.

Tabla 2. Principales Distritos expulsores de población

Número	Distrito	Nombre	Viajes Totales Origen	Viajes Totales Destino	Diferencia
1	151	Villa de Guadalupe Xalostoc	128.294	119.186	9.108
2	019	El Rosario	182.040	174.384	7.656
3	141	Coacalco -cabecera-	93.472	87.657	5.815
4	133	Huehuetoca	169.007	164.428	4.579
5	102	Club de Golf Lomas-Campo Militar Naucalpan	112.161	107.687	4.474
6	106	Naucalpan de Juárez -Centro y Lomas	93.637	89.354	4.283
7	145	U.H. de San Pablo de las Salinas	119.222	115.034	4.188
8	169	Termoeléctrica del Valle de México	159.164	155.485	3.679
9	171	Carretera Pirámides-Tulancingo	240.668	237.202	3.466
10	155	Valle de Aragón 3ra Sección	79.855	76.812	3.043
11	049	Xotepingo	208.914	205.973	2.941
12	118	Emiliano Zapata-Lomas de San Miguel	173.786	170.893	2.893
13	193	Metro La Paz-Los Reyes	174.208	171.346	2.862
14	056	Santa Fe	172.185	169.329	2.856
15	074	Tláhuac	181.575	178.914	2.661
16	129	Industrial Sin Nombre-Buenavista 2a Sección	139.903	137.316	2.587
17	138	Chilpan-Buenavista Tultitlán	140.158	137.615	2.543
18	198	CC Sendero y Galerías Ixtapaluca	127.894	125.421	2.473
19	043	Canal Nacional	205.126	202.737	2.389
20	202	San Miguel Jacalones	96.069	93.689	2.380

Fuente: Elaboración a partir de datos de (Guzmán, Lozano, & Miranda, 2018)

En la tabla 2 podemos ver los principales distritos expulsores netos de población. Los datos que se muestran de viajes incluyen los relacionados con las categorías: ir al hogar, ir al trabajo, ir a estudiar, llevar/recoger alguien, ir de compras, esparcimiento, recibir atención de salud, hacer un trámite, ir a actos religiosos y otros. Todas estas categorías son las manejadas por la Encuesta Origen-Destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017, realizada por el Instituto de Ingeniería de la UNAM en colaboración con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)⁸.

⁸ Al momento de realizar este trabajo, la información de esta encuesta no estaba liberada en su totalidad, sin embargo, el instituto de ingeniería elaboró varias herramientas de manejo de datos disponibles desde donde se obtuvieron la totalidad de los datos que se utilizarán dentro de este apartado (Guzmán, Lozano, & Miranda, 2018).

Tabla 3. Principales Distritos receptores de población.

Número	Distrito	Nombre	Viajes Totales Origen	Viajes Totales Destino	Diferencia
1	016	Chapultepec-Polanco	510.942	516.678	5.736
2	001	Centro Histórico	527.118	532.636	5.518
3	128	La Quebrada-Parques Industriales	158.701	164.211	5.510
4	034	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México	18.929	23.674	4.745
5	026	Instituto Politécnico, Terminal de Autobuses del Norte	253.475	258.158	4.683
6	161	Jardines de Morelos	159.049	163.613	4.564
7	008	Condesa	332.763	337.307	4.544
8	113	Zonas Industriales Tlalnepantla	299.276	303.768	4.492
9	047	Viveros	304.896	308.913	4.017
10	003	Tlatelolco	237.460	241.362	3.902
11	002	Buenavista-Reforma	404.857	408.493	3.636
12	057	Observatorio, Terminal de Autobuses Observatorio	152.218	155.812	3.594
13	067	Pueblo del Ajusco	95.070	98.656	3.586
14	021	La Raza	264.283	267.820	3.537
15	004	Morelos	228.626	232.079	3.453
16	101	CC Interlomas-Lomas de Tecamachalco	156.147	159.405	3.258
17	020	Industrial Vallejo	275.796	278.971	3.175
18	017	Panteones	200.485	203.475	2.990
19	005	Moctezuma, Terminal de Autobuses de Oriente (TAPO)	197.535	200.437	2.902
20	110	CC Cd Satélite-Industrial Alce Blanco	176.940	179.832	2.892

Fuente: Elaboración a partir de datos de (Guzmán, Lozano, & Miranda, 2018)

La tabla 3 nos presenta la contraparte, los principales distritos que reciben población excedente dentro de la dinámica diaria. Lo que se puede observar de estas dos tablas es el dinamismo que tienen ciertos distritos como Chapultepec y Centro histórico para generar y ser destino de viajes, con más de un millón de viajes generados y recibidos en un día promedio, mientras que por el otro lado Villa de Guadalupe y El Rosario, si bien entre los dos suman casi 300,000 viajes diarios, son expulsores netos de población. Esto se debe principalmente a la cantidad de bienes de consumo colectivo que existen dentro de los municipios, que como se señaló en el capítulo anterior, estos se ven concentrados dentro de

ciertas zonas (Jaramillo, 1981). Aunque este análisis es de una forma muy general, nos permite tener una idea de heterogeneidad distrital de la ZMVM. En las tablas 4 y 5 nos centraremos en la población trabajadora.

Tabla 4. Principales Distritos expulsores de población trabajadora.

Número	Distrito	Nombre	Viajes Trabajo Origen	Viajes Trabajo Destino	Diferencia
1	062	Cerro del Judío	53312	14611	38701
2	066	San Pedro Mártir	52601	17671	34930
3	065	Padierna	51473	17884	33589
4	078	Desarrollo Urbano Quetzalcóatl	50609	19104	31505
5	185	San Lorenzo-Xochitenco	40495	9315	31180
6	079	Buenavista Iztapalapa	41532	10933	30599
7	054	Santa Lucía	43630	13286	30344
8	080	Santa María de Xalpa	41827	11595	30232
9	187	Barrio Labradores-Jardines Acuitlapilco	38773	9618	29155
10	073	El Molino Tezonco	40916	13053	27863
11	144	Pueblo San Pablo de las Salinas	39706	12052	27654
12	118	Emiliano Zapata-Lomas de San Miguel	47081	19456	27625
13	164	Los Héroes Tecámac - Bosques y Jardines-	38303	10786	27517
14	189	Chicoloapan de Juárez	40851	13582	27269
15	120	Villa Nicolás Romero	34391	7774	26617
16	131	Melchor Ocampo-Joyas de Cuautitlán	38533	12621	25912
17	029	Nueva Atzacualco	40026	14629	25397
18	061	San Bartolo-San Mateo	41149	15758	25391
19	169	Termoeléctrica del Valle de México	38826	13553	25273
20	151	Villa de Guadalupe Xalostoc	38945	14053	24892
		Suma	852,979	271,334	581,645

Fuente: Elaboración a partir de datos de (Guzmán, Lozano, & Miranda, 2018).

Tabla 5. Principales Distritos receptores de población trabajadora

Número	Distrito	Nombre	Viajes Trabajo Origen	Viajes Trabajo Destino	Diferencia
1	016	Chapultepec-Polanco	60247	323594	263347
2	001	Centro Histórico	48216	308192	259976
3	002	Buena Vista-Reforma	64889	218743	153854
4	008	Condesa	49801	172484	122683
5	015	Del Valle	60789	172137	111348
6	051	Ciudad Universitaria	18607	115766	97159
7	047	Viveros	48154	123463	75309
8	058	Las Lomas	27945	100798	72853
9	020	Industrial Vallejo	42480	109354	66874
10	110	CC Cd Satélite-Industrial Alce Blanco	26216	92534	66318
11	128	La Quebrada-Parques Industriales	19558	85642	66084
12	113	Zonas Industriales Tlalnepantla	49454	109875	60421
13	014	Portales	32257	87980	55723
14	059	Cuajimalpa	55178	107597	52419
15	007	Obrera	44565	93169	48604
16	064	Villa Olímpica	38552	83322	44770
17	026	Instituto Politécnico, Terminal de Autobuses del Norte	32541	75746	43205
18	009	Nápoles	42896	84859	41963
19	006	Balbuena	38763	78579	39816
20	038	Central de Abastos	38728	77448	38720
		Suma	839,836	2,621,282	1,781,446

Fuente: Elaboración a partir de datos de (Guzmán, Lozano, & Miranda, 2018)

Las tablas 4 y 5 nos permiten ver los distintos distritos donde se concentra la población trabajadora de la ZMVM, en la columna de Diferencia se muestra tanto el déficit de trabajos existentes, en el caso de la tabla 4, como el superávit de trabajos existentes, en el caso de la tabla 5. Esto nos quiere decir que existen ciertos distritos dentro de la ZMVM que concentran una mayor cantidad de puestos de trabajo que los necesarios para la población residente dentro del mismo distrito. Estos puestos de trabajo se compensan con el traslado de población

de distritos con un déficit de creación de trabajo, que en algunos casos puede llegar a un traslado de más de 200,000 personas a un solo distrito. El trabajo de (Graizbord, 2008) muestra que la ciudad de México se conforma de varios subcentros urbanos, que según las características económicas del distrito concentra a diferentes tipos de población.

Tabla 6. Distritos destino con mayor concentración de viajes realizados por hombres trabajadores

Número	Distrito	Nombre	Total Viajes	% Relativo	% Acumulado
1	016	Chapultepec-Polanco	195522	4,71%	4,71%
2	001	Centro Histórico	187613	4,52%	9,23%
3	002	Buenavista-Reforma	128140	3,09%	12,32%
4	008	Condesa	97674	2,35%	14,67%
5	015	Del Valle	95536	2,30%	16,97%
6	020	Industrial Vallejo	76842	1,85%	18,82%
7	047	Viveros	71141	1,71%	20,54%
8	113	Zonas Industriales Tlalnepantla	68232	1,64%	22,18%
9	059	Cuajimalpa	65537	1,58%	23,76%
10	051	Ciudad Universitaria	63022	1,52%	25,28%
11	058	Las Lomas	62281	1,50%	26,78%
12	110	CC Cd Satélite-Industrial Alce Blanco	59597	1,44%	28,21%
13	128	La Quebrada-Parques Industriales	57327	1,38%	29,59%
14	007	Obrera	54972	1,32%	30,92%
15	014	Portales	54119	1,30%	32,22%
16	038	Central de Abastos	52609	1,27%	33,49%
17	009	Nápoles	48318	1,16%	34,65%
18	006	Balbuena	47042	1,13%	35,79%
19	026	Instituto Politécnico, Terminal de Autobuses del Norte	45469	1,10%	36,88%
20	064	Villa Olímpica	43053	1,04%	37,92%
21-194		Resto	2577197	62,08%	62,08%

Fuente: Elaboración a partir de datos de (Guzmán, Lozano, & Miranda, 2018)

Tabla 7. Distritos destino con mayor cantidad de viajes realizados por mujeres trabajadoras.

Número	Distrito	Nombre	Total Viajes	% Relativo	% Acumulado
1	016	Chapultepec-Polanco	128072	4,85%	4,85%
2	001	Centro Histórico	120579	4,57%	9,42%
3	002	Buenavista-Reforma	90603	3,43%	12,86%
4	015	Del Valle	76601	2,90%	15,76%
5	008	Condesa	74810	2,84%	18,60%
6	051	Ciudad Universitaria	52744	2,00%	20,60%
7	047	Viveros	52322	1,98%	22,58%
8	059	Cuajimalpa	42060	1,59%	24,17%
9	113	Zonas Industriales Tlalnepantla	41643	1,58%	25,75%
10	064	Villa Olímpica	40269	1,53%	27,28%
11	058	Las Lomas	38517	1,46%	28,74%
12	007	Obrera	38197	1,45%	30,19%
13	009	Nápoles	36541	1,38%	31,57%
14	014	Portales	33861	1,28%	32,85%
15	110	CC Cd Satélite-Industrial Alce Blanco	32937	1,25%	34,10%
16	020	Industrial Vallejo	32512	1,23%	35,34%
17	006	Balbuena	31537	1,20%	36,53%
18	026	Instituto Politécnico, Terminal de Autobuses del Norte	30277	1,15%	37,68%
19	128	La Quebrada-Parques Industriales	28315	1,07%	38,75%
20	044	Coapa	27792	1,05%	39,80%
21-194		Resto	1588178	60,20%	60,20%

Fuente: Elaboración a partir de datos de (Guzmán, Lozano, & Miranda, 2018).

Las tablas 6 y 7 nos muestran la concentración de viajes que se dan dentro de los principales distritos de viaje realizados con motivos de trabajo, dentro de estas tablas se dividió a la población en Hombres y Mujeres, esto con el objetivo de diferenciar las distintas dinámicas que la población trabajadora tiene dentro de la ZMVM, las necesidades tanto de trabajo como de transporte son diferentes según el sexo de las personas y por lo mismo tienen que abordarse de forma distinta.

Lo que se puede observar de la tabla 6 es que los principales 20 distritos absorben casi el 38% de la totalidad de viajes laborales realizados por los hombres y de estos distritos, solamente 4 absorben casi 15% de los flujos de personas, lo cual nos permite tener un mejor panorama al momento de abordar la problemática de movilidad dentro de la ciudad, esta se concentra de forma muy clara en distritos específicos.

La tabla 7, por otro lado, nos permite ver cuál es la dinámica de concentración de trabajo de las trabajadoras en la ZMVM, como se puede ver existe una concentración de casi el 40% de los viajes en 20 distritos específicos y más del 15% de los viajes se concentran en los primeros cuatro distritos, dinámica similar al comportamiento de los hombres. Sin embargo, la concentración por distrito difiere con respecto a la masculina. Aunque siguen existiendo centros de atracción general como lo es Chapultepec-Polanco y Centro Histórico, la importancia relativa del sector industrial manufacturero, por ejemplo, varía según el sexo; al igual que distritos como Del Valle y Portales, los cuales concentran a la población femenina en mayor proporción.

Como hemos visto en las tablas anteriores, la concentración de viajes dentro de la ZMVM se da a partir de varios subcentros urbanos esparcidos y especializados a lo largo de la mancha urbana, sin embargo, existen varios distritos que mantienen un superávit de viajes (atraen más de los que expulsan) y que concentran a la mayor población de trabajadoras y trabajadores. Estos espacios, en el caso de la Ciudad de México, han sido distritos localizados en las Delegaciones Centrales⁹, históricamente beneficiadas y con una mayor dotación de bienes de consumo colectivo e infraestructura.

Dentro del siguiente apartado se analizarán los distintos tiempos de traslado a partir de las diversas modalidades de viaje que existen dentro de la ZMVM.

2.2.2 Modalidad y tiempo de traslado

En la ZMVM se realizan 18,262,154 viajes diarios según datos de la Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017, que como ya hemos visto, estos viajes se limitan muchas veces al mismo municipio o región a la que se pertenezca, sin embargo, es importante analizar las diversas modalidades de transporte que la población utiliza para así poder hacer un mejor diagnóstico acerca de las condiciones actuales de movilidad que se viven dentro de la ciudad.

Dentro de este apartado se intentará profundizar más en estos aspectos para así poder identificar mejor las tendencias y problemáticas que la movilidad dentro de la ZMVM tiene. Para eso, en un primer momento se abordará la distribución modal de viajes en su totalidad, para después delimitar el tema hacia los viajes de trabajo y por último analizar de forma específica el impacto que el automóvil privado juega dentro de la dinámica de movilidad de la ciudad.

⁹ Las delegaciones centrales que se toman en este trabajo son Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza, a partir del trabajo de (Salazar Cruz, 2008).

Cuadro 4. Distribución modal de viajes totales dentro de la ZMVM

	Porcentaje	Número de Viajes	Tiempo Promedio	Desviación Estándar
No Motorizado	3,70%	675,700	16,41	12,31
Motorizado	40,40%	7,377,910	27,37	22,17
Público	77,81%	14,209,782	33,61	18,37
Caminar	44,10%	8,053,610	12,52	7,67

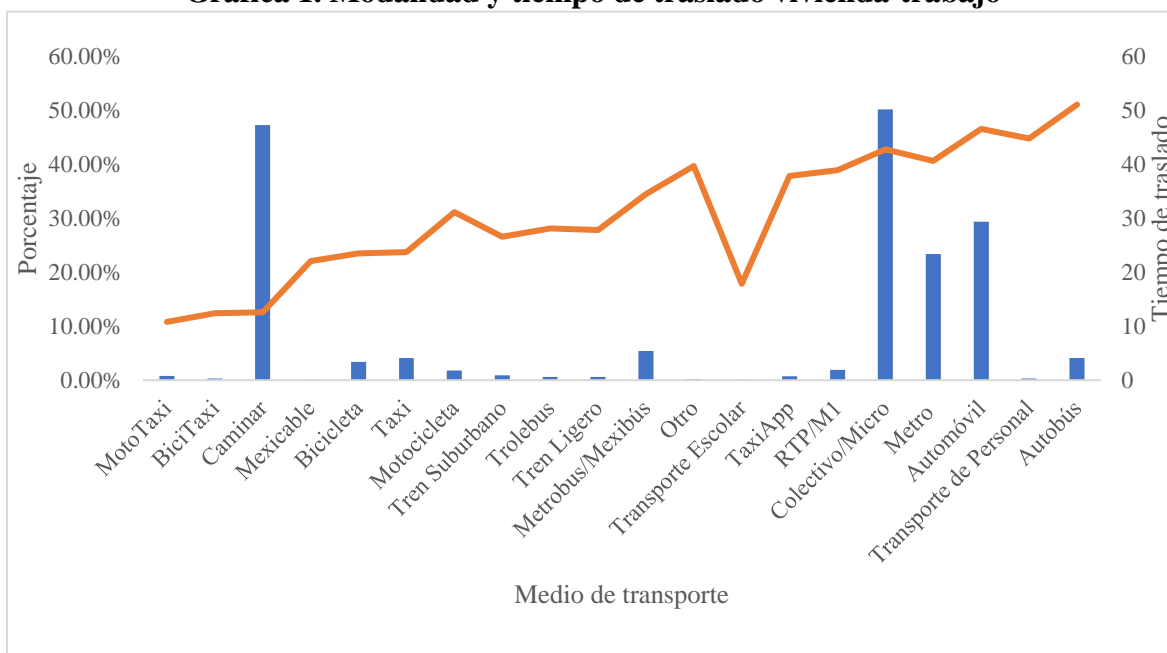
Notas: Los viajes no motorizados incluyen Bicicleta y BiciTaxi. Motorizados: MotoTaxi, Taxi, Motocicleta, Transporte Escolar, TaxiApp, Automóvil y Transporte de personal. Público: Mexicable, Tren Suburbano, Trolebús, Tren Ligero, Metrobús/Mexibús, RTP/M1, Colectivo/Micro, Metro, Autobús. Los porcentajes no suman 100% debido a que un sólo viaje puede involucrar más de un medio de transporte.

Fuente: Elaboración propia con datos de (Lozano, Guzmán, Camacho, & Miranda, 2018)

El cuadro 4 nos muestra la distribución modal de los viajes totales realizados dentro de la ZMVM un día cualquiera. Como podemos ver, más del 77% de los viajes diarios se realizan en transporte público, el 40% se realiza en transporte motorizado y menos del 4% se realiza en transporte no motorizado. También podemos ver las desviaciones estándar promedio de cada modo de transporte, esto es el rango de tiempo donde se encuentra el 70% de las observaciones de la encuesta. La suma de los porcentajes no es igual al 100% debido a que en un solo trayecto se pueden utilizar más de un modo de transporte.

Esta agregación de los datos podría hacer que se difuminaran las principales problemáticas, tiempos promedio relativamente bajos y un mayor uso del transporte público frente al resto de transportes. Sin embargo, la movilidad de la ZMVM no se presenta de una forma tan idílica, sino que, por el contrario, se vive en constante caos vial con tiempos de traslado variables que según datos del TomTom Index, pueden hasta duplicar el tiempo de traslado normal durante las horas pico. Además, dentro de este indicador, la Ciudad de México se posiciona en primer lugar como la ciudad con más congestión en el Mundo (TomTom Traffic Index, 2019).

Gráfica 1. Modalidad y tiempo de traslado vivienda-trabajo



Fuente: Elaboración propia con datos de (Lozano, Guzmán, Camacho, & Miranda, 2018)

La gráfica 1 nos muestra de forma más desagregada la modalidad del transporte y los diferentes tiempos de traslado que existen según la modalidad. Las barras se miden con el eje izquierdo y miden el porcentaje de viajes realizados al trabajo en ese medio de transporte (nótese que la suma de porcentajes no da el 100% debido a lo señalado previamente), podemos observar que el Colectivo o Micro ocupa la mitad de los viajes diarios al trabajo, esto es que la mitad de la población trabajadora se mueve en este medio de transporte día a día. El automóvil queda en segundo lugar con el 29% de los viajes diarios y el metro queda en tercero con 23.4% del total de los viajes.

La línea en la gráfica se mide con el eje derecho y lo que nos muestra es el tiempo promedio que se utiliza según el medio de transporte para ir a trabajar. Podemos ver que los primeros modos de transporte mantienen un tiempo promedio cercano a los 30 minutos, esto debido a lo que el cuadro 2.2 nos mostraba, que la mayoría de los viajes diarios se realizan dentro de los límites del municipio o de la región a la que se pertenece. Mientras que el transporte como Colectivo/Micro, Metro, Automóvil y Autobús ocupan más de 40 minutos en sus recorridos promedio, esto se puede deber principalmente a las características de estos transportes, focalizados a realizar trayectos largos frente a transportes como la bicicleta o el MotoTaxi que se enfocan en viajes de menos de 20 minutos.

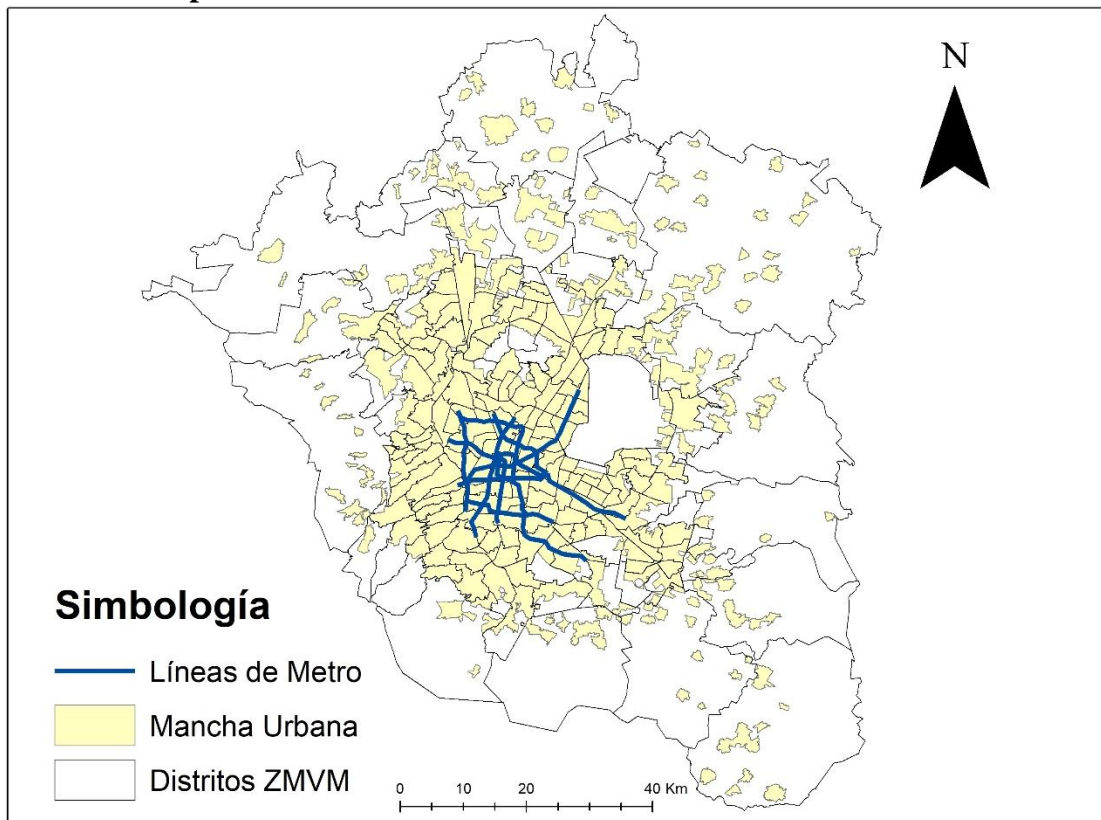
Un punto que podría sorprender es la mayor importancia que el Colectivo/Micro tiene frente al Metro, ya que el primero tiene una capacidad menor y al ser un transporte superficial, se enfrenta a las congestiones de tráfico dentro de la Ciudad. Mientras que el Metro es un transporte diseñado para transportar a mil personas por convoy y al ser subterráneo los tiempos de traslado no dependen de las condiciones de las avenidas (Suárez Lastra & Delgado Campos, 2015).

Aunque, como se puede ver en el mapa 3, el alcance que tiene el metro en cuestión geográfica es limitado, reduciendo su área de alcance a los límites administrativos de la región DF a excepción de 8 estaciones en la línea B y 2 en la línea A que rebasan el límite administrativo y se localizan en el Estado de México. El resto de las 185 estaciones se mantienen en dentro de las 16 delegaciones.

A diferencia de los autobuses concesionados (Autobús, Colectivo/Micro), los cuales tienen una mayor flexibilidad al momento de establecer y modificar rutas, pudiendo reaccionar mejor a los movimientos que la expansión urbana tiene, el capítulo 5 de (Scheingart & Ibarra, 2016) muestra los procesos de negociación que los asentamientos nuevos (regulares e irregulares) al sur de la Ciudad de México tienen con los concesionarios de autobuses y colectivos.

Suarez Lastra & Delgado Campos (2015) analizan las condiciones de los Colectivo/Micro, denominados “peseros” que existen en la ciudad, categorizándolos en una rama técnica y otra formal: la técnica se caracteriza por una carrocería montada sobre un motor con máxima capacidad de 3.5 toneladas, lo equivalente a transportar 12 personas. Sin embargo, transporta un promedio de 40 personas ya que se “diseña” con lámina ligera y “asientos” con las medidas mínimas, esto hace que el diseño del vehículo no sea suficiente para resistir colisiones y sumando el sobrepeso de los pasajeros, “aumenta el riesgo para los pasajeros de resultar heridos o incluso morir en el percance” (pp. 67-68). Aún con estas condiciones, este modo de transporte abarca el 50% de los transportes diarios, lo cual nos habla de una deficiencia total en calidad y seguridad del transporte público dentro de la ZMVM.

Mapa 3. Extensión del sistema de Metro dentro de la ZMVM



Fuente: Elaboración propia con información de EOD-ZMVM

Una vez caracterizadas las condiciones generales tanto de tiempo de traslado, como de modalidad de transporte. Nos centraremos en el siguiente apartado de analizar el impacto que el Automóvil privado juega dentro de la dinámica de la ciudad, en materia de distritos donde se concentran más viajes en automóvil, el impacto de la congestión en la economía y el impacto ambiental que genera su uso generalizado.

2.2.2.1 Impacto del Automóvil privado

El automóvil privado cumple un papel primordial dentro de los traslados diarios en cualquier metrópoli del mundo, como medio de transporte denominado puerta a puerta, da una mayor flexibilidad e independencia en movilidad, no se requiere apegar a ningún horario a diferencia del público y la libertad de movimiento con relación a la cantidad de km recorridos supera por mucho a los vehículos no motorizados.

Sin embargo, la predominancia de este medio de transporte sobre el resto conlleva serias dificultades en materia como el congestionamiento de avenidas, el ruido generado y, sobre todo, la contaminación emitida por estos vehículos. Al mismo tiempo, y contextualizados en nuestras economías dependientes y su formación urbana, este tipo de movilidad representa un tema de clase social y aspiracional, pero al mismo tiempo, una necesidad debido a la baja conectividad que se tiene dentro de las ciudades primadas.

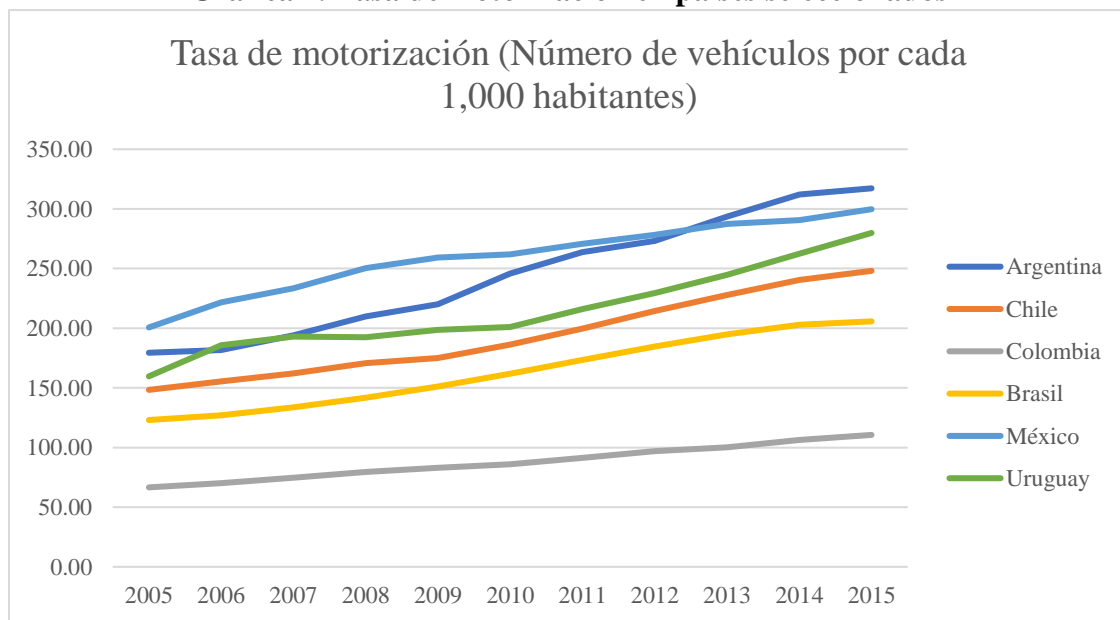
Como señala Ibarra & Lezama (2008) refiriéndose a la ZMVM:

“A diferencia de ciudades como París o Londres en donde se privilegia el transporte eléctrico masivo, es que el continuo deterioro del transporte público ha contribuido a que el automóvil privado se convierta en una necesidad que se satisface una vez superado un presupuesto familiar mínimo que permita la adquisición de un vehículo” (pág. 170)

Dentro de este apartado se buscará hacer un análisis específico sobre los distintos impactos que el automóvil privado genera en la ciudad, para eso, primero se analizará cuál es la distribución de este tipo de viajes por origen y para después abordar la problemática ambiental que este tipo de movilidad genera en la ciudad.

Dentro de las ciudades latinoamericanas la tasa de motorización ha venido en aumento durante los últimos años (gráfica 2), esto podría verse como un resultado “natural” del llamado “progreso económico” donde las condiciones de la población en constante mejora empiezan a ampliar su capacidad de adquisición de mercancías llegando a la adquisición de vehículos privados, sin embargo, esto corresponde más a una necesidad de ciertas clases trabajadoras debido a la poca conectividad entre vivienda y unidades económicas de menor tamaño (Ibarra & Lezama, 2008).

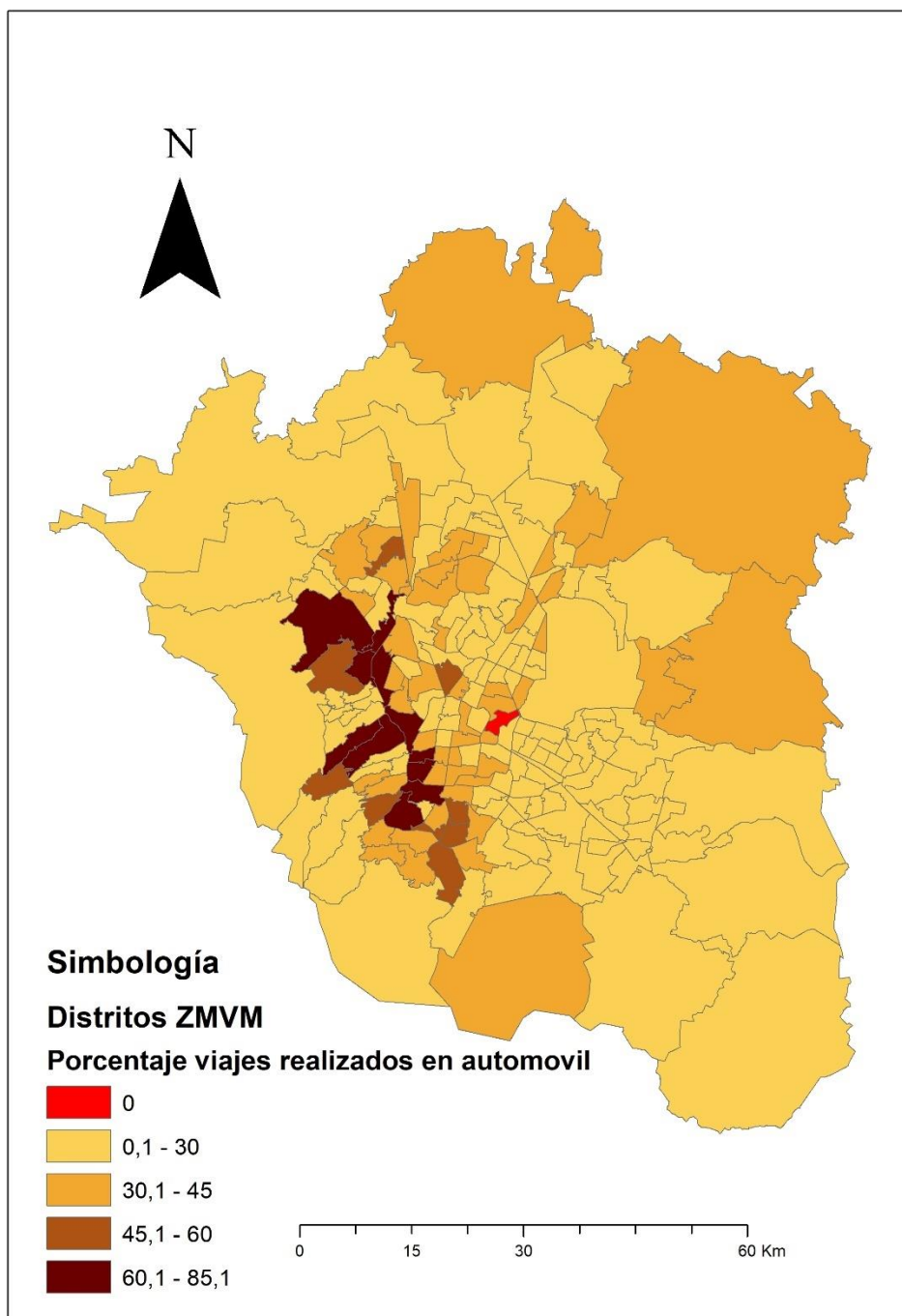
Gráfica 2. Tasa de motorización en países seleccionados



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de CEPALSTAT.

Ya en el caso específico de la ZMVM, la participación del automóvil privado como medio principal de movilidad dentro de la ciudad corresponde a una dinámica doble, la primera ya señalada sobre el grado de necesidad debido a las condiciones de abandono que el transporte público vive, la segunda dinámica tiene que ver sobre los hábitos de consumo que la clase media y alta mantienen dentro de la ciudad. Ya que el uso del automóvil privado está concentrado en las áreas poniente de la ciudad (las mismas habitadas por estas clases) mientras que la periferia y el oriente mantienen un porcentaje marginal de este uso, como se puede apreciar en el mapa 4.

Mapa 4. Porcentaje de uso de automóvil como medio de transporte por distrito.



Fuente:Elaboración propia con datos de (Lozano, Guzmán, Camacho, & Miranda, 2018)

Este mapa nos señala la importancia que tiene el automóvil privado como medio de transporte en los desplazamientos diarios para el trabajo. Como se puede notar, existe una clara concentración de este medio de transporte en los distritos localizados en el poniente de la ciudad, son los principales distritos receptores de población los que más generan viajes en automóvil. Es decir, las clases con mayor nivel adquisitivo, las cuales se localizan

principalmente en el poniente de la ZMVM, son las que generan una mayor cantidad de viajes en automóvil, los datos sólo manejan los desplazamientos para ir al trabajo, sin embargo, esta misma dinámica se podría tomar en cuenta para el resto de las categorías de desplazamientos.

Frente a esta concentración de viajes se encuentra la contraparte, los distritos localizados en el oriente de la ciudad y en las periferias tienen un uso marginal del automóvil como medio de transporte para ir al trabajo, lo cual pone en entredicho la idea del “progreso” económico como idea de explicación al aumento en la tasa de motorización. Este aumento se podría explicar más por el aumento de automóviles por familia en las zonas poniente de la ciudad, es decir, las familias con mayores ingresos llegan a concentrar varios automóviles, antes que el resto de la población pueda acceder a este tipo de mercancías. El cuadro 5 nos muestra los 10 principales distritos generadores de viajes en automóvil y los 10 distritos con menor generación, la distinción geográfica es fácil de distinguir.

Cuadro 5. Los 10 distritos principales con mayor y menor proporción de uso de automóvil.

Distritos con más viajes en automóvil	Porcentaje	Distritos con menos viajes en automóvil	Porcentaje
Las Lomas	85,10%	Buenavista Iztapalapa	12,20%
Cd Satélite Poniente	75,40%	San Lorenzo-Xochitenco	11,80%
Ciudad Universitaria	75,10%	CC Sendero Valle de Chalco-Santiago	11,40%
CC Interlomas-Lomas de Tecamachalco	71,50%	Teleférico Ecatepec	11,10%
Periférico Barrientos - Mundo E	67,10%	Centro histórico	11%
Viveros	65,60%	Lomas de Buena Vista-Sta. Rosa	10,80%
Nápoles	63,50%	Industrial Chalco-Tenango del Aire	10,70%
Condados de Atizapán - México Nuevo	63,50%	La Presa-Tulpetlac	10,10%
CC Cd Satélite-Industrial Alce Blanco	63,00%	CC Patio Chimalhuacán-Barrio La Rosita	8,60%
Del Valle	61,80%	Barrio Labradores-Jardines Acuitlapilco	6,80%

Fuente: Elaboración propia con datos de (Lozano, Guzmán, Camacho, & Miranda, 2018)

Dos casos en el cuadro 5 podrían resultar extraños, por un lado, que Ciudad Universitaria se encuentre dentro de los primeros distritos, esto podría deberse a ciertas particularidades al momento de generar la Encuesta, la cual podría abarcar algunas colonias aledañas a la CU. Por el otro lado, y en caso contrario, la presencia del Centro Histórico dentro de los distritos con menos generación de viajes en automóvil, esto podría estar sucediendo debido a la gran cantidad de transporte público existente en ese distrito, concentración de líneas de Metro, Trolebús, MetroBús y una red de ciclistas en todo el distrito, lo cual da flexibilidad a los residentes de poder transportarse de diversas formas.

La concentración de viajes en ciertos distritos y el crecimiento continuo de la tasa de motorización acarrea varios problemas en el corto plazo. Por un lado, el creciente congestionamiento de los distritos receptores y, por otro lado, el impacto ambiental que el automóvil genera.

Desde la década de los sesentas se sabía sobre la capacidad finita que las principales avenidas tenían y la tendencia temporal a congestionamientos en estas avenidas, Adler (1969) mencionaba que la creación de nuevas avenidas o el aumento de la capacidad de las ya existentes generaba beneficios en un corto plazo, sin embargo, estas avenidas tenderían siempre al congestionamiento debido al aumento del uso del automóvil como principal medio de transporte, es decir, la solución no se encuentra ampliando o creando más calles.

Al mismo tiempo, y como consecuencia de este uso creciente del automóvil, las ciudades en el mundo se han vuelto espacios repletos de smog, donde vivir respirando aire contaminado se ha vuelto la norma mundial, ciudades como Beijing o Delhi son casos clarísimos de esta contaminación, sin embargo, la Ciudad de México no se encuentra lejos de estas referencias.

La principal causa de contaminantes dentro de las ciudades es el transporte urbano de combustión interna (Ibarra & Lezama, 2008), los cuales se dividen entre público y privado. Ibarra & Lezama (2008), crean un indicador particular para medir la diferencia de impactos ambientales entre el transporte privado y el público, este es, el uso de metros cúbicos de gasolina. Llegando a la conclusión de que en el 2002 se necesitaba consumir 13,000 metros cúbicos de gasolina diarios para realizar poco más de seis millones de viajes en automóvil privado, mientras que se requieren 4,750 metros cúbicos de gasolina diarios para para transportar poco más de once millones de habitantes en transporte público, lo cual daba un resultado de 2 litros de gasolina por viajes/persona/día en automóvil privado, frente a 0.43 litros por viaje/persona/día en transporte público. Lo anterior nos muestra la diferencia de eficiencia energética entre transportes, el automóvil privado es una de las principales causas que explican la contaminación ambiental dentro de la ZMVM.

Por su parte Schteingart & Ibarra (2016) en la parte III del libro, analizan los diferentes componentes contaminantes dentro de la ZMVM y los principales causantes de esta contaminación.

Ellos señalan y miden los tres principales contaminantes que afectan al aire de la ZMVM, en primer lugar, están los Óxidos de nitrógeno (NO_x), los cuales son emitidos por vehículos de combustión interna, este contaminante es el principal causante de la lluvia ácida. En el 2010, la emisión de NO_x fue de casi 190 mil toneladas, de las cuales el 82.4% fue generado por los vehículos y el 10.7% por la industria. De este 82%, los automóviles privados contribuyen con el 27% de la totalidad de emisiones de NO_x.

En segundo lugar, el Dióxido de Azufre (SO₂), este es originado por la combustión de combustibles fósiles ricos en azufre. Los principales emisores son la industria con el 70% de las emisiones y las fuentes móviles, con el 30%, de este 30% los automóviles particulares generan el 17%. En el 2010, la emisión de SO₂ fue de seis mil toneladas, concentrado principalmente en el Estado de México.

El último contaminante es el Monóxido de Carbono (CO), el cual es emitido únicamente por fuentes móviles, de estas, el 40% es emitido por automóviles particulares. La importancia de este contaminante radica en su fácil absorción por la sangre del cuerpo humano, la cual absorbe este contaminante al mismo ritmo que el oxígeno. La medición constante de este

contaminante ha mostrado una reducción masiva de las emisiones, pasando de 29.8 partículas por millón en 1991 a 7.5 en 2010.

Como hemos podido ver, el impacto que el automóvil privado juega en la dinámica diaria de la ZMVM va más allá que un mero análisis de movilidad en tiempos, su impacto afecta condiciones ambientales y sociales, la concentración de automóviles en el poniente de la ciudad es solamente un indicador más de la desigualdad perenne que se mantiene en nuestra sociedad.

Al mismo tiempo, deja claro que el acceso a este tipo de mercancías es un problema de clase y que la solución no puede radicar en la creación de más avenidas, menos del 30% de la población se mueve en automóvil particular, el resto se tiene que desplazar en un transporte público en claro detrimento.

Para encontrar la solución a la problemática de movilidad se tiene que buscar otras vías de acción que vayan más allá de construir calles. Se tiene que buscar una mayor transversalidad en las soluciones. En este sentido, los siguientes apartados se dedicarán a analizar una posible solución a los problemas de vivienda y movilidad que se han analizado hasta ahorita.

Esta solución proviene principalmente de organismos internacionales como el Banco Mundial y Think Tanks como ITDP, los cuales proponen un desarrollo urbano con miras a la flexibilización de usos de suelo, dotando de servicios y amenidades a los espacios en desuso cercanos al transporte público, nos referimos, al Desarrollo Orientado al Transporte, el cuál será el centro de atención en los siguientes apartados.

2.3 Reflexiones finales del capítulo

A lo largo de este capítulo se ha intentado generar un marco de entendimiento general que mostrase la relación existente entre el Estado, el transporte y la vivienda, en un primer momento a un nivel subcontinental como América Latina, pero profundizando en el caso de la Ciudad de México para ejemplificar.

Dentro de estas relaciones se pueden concluir varias cosas. En primer lugar, el diagnóstico perenne que se ha tenido desde la elaboración de los distintos planes gubernamentales, los cuales señalan las dificultades en materia de coordinación y de control territorial. Esta falta de coordinación se justifica principalmente a partir de las limitantes financieras que los distintos municipios viven, sin embargo, dentro de este trabajo se sostiene que el principal factor de esta baja colaboración intraurbana es la falta de una agenda política real, principalmente originado a las diferencias entre los partidos políticos gobernantes tanto del Distrito Federal como en el Estado de México.

En segundo lugar, el capítulo buscó entender las diferencias existentes dentro de la relación vivienda movilidad que se vive dentro de los diversos municipios de la ZMVM, se concluyó que existe una fuerte permanencia de la población dentro de su propia región, teniendo tiempos de traslado relativamente bajos, sin embargo, existe una clara atracción entre la región central con el resto de las regiones de la ZMVM. Esto debido principalmente a la

concentración de trabajo y de bienes de consumo colectivos existentes, es decir, la región centro ha tenido una condición histórica privilegiada en relación con el resto de la ciudad lo cual se traduce en esta fuerte atracción.

En tercer lugar, pasando a un análisis a un nivel más preciso, se analizó la dinámica de movilidad existente en dos categorías principales, el tiempo de traslado y la modalidad de este. La unidad utilizada para medir estos movimientos fueron los distritos generados por la Encuesta Origen Destino realizada en 2017, es decir, se pasó del análisis regional de la ZMVM a un análisis distrital. Es dentro de este análisis donde se identificaron varias particularidades vividas dentro de la ZMVM, como lo es la fuerte atracción existente en el poniente y centro histórico de la ciudad en materia de viajes al trabajo; como también el fuerte déficit existente en materia de trabajo de la periferia, lo cual obliga a las personas a tener que transportarse hasta las zonas centrales de la ciudad para poder trabajar.

En un último momento se analizó el impacto que un modo de transporte específico tiene sobre la dinámica de movilidad de la ZMVM, nos referimos al automóvil privado. El cual ha fungido como un medio aspiracional de los habitantes de la ciudad, esto traducido en el aumento del índice de motorización en los distintos países de América Latina. No obstante, y haciendo el análisis a nivel distrital se puede observar la concentración de viajes bajo esta modalidad en el poniente de la ciudad, la región que concentra a la población más rica de la ZMVM, con un porcentaje que llega hasta el 85% de los viajes realizados bajo esta modalidad, mientras que las zonas periféricas de la ciudad llega a tener un porcentaje de 6%, es decir, el uso del automóvil y su concentración no es un problema generalizado en toda la ZMVM, sino que es un problema de clase que se concentra principalmente en la zona poniente de la ciudad.

Sin embargo, y como último punto del capítulo, aunque menos del 30% de la población se mueva bajo esta modalidad, el impacto ambiental y social que este medio de transporte tiene afecta a la totalidad de la población. Siendo este medio uno de los principales contaminantes de partículas que afectan al ser humano de toda la ZMVM, es aquí donde se puede distinguir no sólo la baja eficiencia energética que el automóvil tiene frente a al transporte público sino también la prioridad política y presupuestaria que se la ha dado a un medio de transporte que muy poca población utiliza, dejando en abandono al transporte para la mayoría de la población.

Es en este sentido que han surgido nuevas visiones de cómo hacer ciudad y qué políticas seguir para poder generar un cambio en esta tendencia. Una de las nuevas visiones existentes es el Desarrollo Orientado al Transporte, el cual busca hacer un uso más eficiente del espacio reducido dentro de las zonas urbanas con el objetivo de hacer ciudades más compactas y eficientes en el uso del espacio, además de dar un mayor fomento al transporte público y otros medios de transporte como la bicicleta y el caminar.

Dentro del siguiente capítulo se analizará más a profundidad esta estrategia, haciendo referencia a distintas experiencias vividas en distintas ciudades del mundo, además intentando encontrar sus limitantes en el contexto de las ciudades latinoamericanas vistas como primadas, periféricas y dependientes.

Capítulo 3. Desarrollo Orientado al Transporte. Surgimiento, análisis y experiencias.

Durante el capítulo anterior se ha realizado un análisis cuantitativo y geográfico de la dinámica de movilidad de la población en la ZMVM, donde ha quedado claro la desigualdad socioespacial que se vive, las principales dificultades del transporte público (unidades antiguas, falta de coordinación metropolitana, etc.) y, al mismo tiempo, la problemática de clase y ambiental que surge con el automóvil como medio de transporte beneficiado en la construcción de la ciudad. Esta condición urbana es algo que no sólo la Ciudad de México ha enfrentado, sino que las distintas ciudades primadas latinoamericanas también viven.

Ante esta situación dentro de este capítulo se busca analizar una de las opciones propuestas por distintos thinktanks, como *The institute of transport development policy* (ITDP) o *World Resources Institute* (WRI) así como por organismos internacionales como el Banco Mundial para solucionar no solo el problema de movilidad sino fomentar la densificación urbana y con eso evitar un mayor crecimiento de la mancha urbana y al mismo tiempo ofrecer una mejor calidad de vida a la población. Nos referimos al Desarrollo Orientado al Transporte (DOT a partir de aquí), el cual propone “contar con lugares urbanos integrados diseñados para conectar a las personas, actividades, edificios y espacios públicos con vías peatonales y ciclistas y un excelente servicio de transporte que comunique con el resto de la ciudad” (ITDP, 2014)

Este análisis estará enfocado a revisar la viabilidad de este tipo de desarrollos en un contexto de urbanizaciones dependientes como las ciudades latinoamericanas. Para así, realizar una mejor aproximación acerca de las ventajas y problemas que puede conllevar la implementación de DOT dentro de las ciudades latinoamericanas en lo general y la Ciudad de México en lo particular.

En un primer momento se hará una revisión histórica del surgimiento de esta estrategia como política pública y sus diversos objetivos, pasando por diferentes mediciones que se pueden obtener como lo es las 5D propuestas por (Cervero & Murakami, 2008), las 3V propuesta por (Salat & Ollivier, 2017) y el DOT Estándar propuesto por (ITDP, 2014).

Para cerrar con diferentes experiencias internacionales, tanto de América Latina como de países de otras regiones con el objetivo de intentar, dentro de lo posible, comparar experiencias entre distintas ciudades revisando los diferentes resultados y las problemáticas surgidas. En último momento se repasarán algunos intentos de implementación en la Ciudad de México dentro de los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) que existen. Observando sus objetivos y su modo de financiamiento. Esto con el fin de hacer un balance en materia de resultados que nos permita hacer una crítica sobre la viabilidad real de este tipo de desarrollos dentro de las ciudades primadas latinoamericanas.

El Desarrollo Orientado al Transporte se presenta como una de las herramientas posibles para solucionar los problemas de vivienda y movilidad dentro de las ciudades en crecimiento. Se plantea como una estrategia de planeación y diseño que busca crear un ambiente urbano compacto, con uso de suelos mixtos, caminable y que fomente el uso de transporte no

motorizado. Esto con el objetivo de acercar la vivienda y el trabajo y así facilitar las economías de aglomeración entre otros beneficios (Salat & Ollivier, 2017).

Este tipo de desarrollo se ha implementado desde hace varias décadas en las principales ciudades de los países desarrollados, Nueva York, Londres, Estocolmo, Copenhague con resultados como un aumento en la productividad e incrementos en el valor de los bienes raíces, los cuales se han utilizado como reinversión en mayor infraestructura y áreas verdes (Salat & Ollivier, 2017).

Sin embargo, en los últimos años, esta estrategia se ha trasladado a los llamados países en vías de desarrollo, teniendo ejemplos en países asiáticos como China y Vietnam; y Latinoamericanos como Colombia y Brasil. Sin embargo, y partiendo de concepto de subdesarrollo elaborado por Furtado (1864), las condiciones económicas particulares de estas economías, aunado a los diversos problemas de manejo urbano y territorial ya descritos para el caso mexicano, la aplicación este tipo de estrategias podrían presentar efectos contraproducentes de lo que se estaba buscando.

Por lo que aquí se buscara encontrar algunos puntos clave a tomar en cuenta para evitar lo mejor posible este tipo de efectos negativos dentro de la estructura urbana.

3.1 Surgimiento, objetivos y algunas posibles dificultades

El Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) forma parte de una agenda mucho más amplia con respecto a problemática urbana. A principios de este milenio, el Banco Mundial publicó “Cities on the Move” (2002) una primera aproximación a las principales problemáticas urbanas que se podían prever entrando en los próximos años. Donde se analizaban temas como pobreza, medio ambiente, seguridad e instituciones; todo esto girando en torno al transporte, es decir, marcando sus principales relaciones.

El documento tenía tres objetivos: a) Generar un mejor entendimiento de los problemas del transporte en economías de transición y en vías de desarrollo; b) articular una estrategia nacional y local en materia de transporte; c) identificar el rol del banco mundial en apoyo a gobiernos en la implementación de estrategias de transporte urbano (Gwilliam, 2013).

El documento argumentaba que se crean economías de aglomeración donde haya altas tasas de productividad en el comercio y la industria, estas economías son las principales causantes del crecimiento económico y, en este sentido, el transporte urbano funcionaría como el “aceite” para que el motor del crecimiento funcionara (Gwilliam, 2013).

Dentro de este documento se refuerzan ideas como las asociaciones público-privadas, una mejor vinculación entre las instituciones metropolitanas y el mejoramiento en la comunicación entre las instituciones estatales y los sectores privados formal e informal, se hacía principal hincapié en la importancia del sector informal debido a que concentran en su mayoría la dotación del servicio de transporte alrededor del mundo. Al mismo tiempo, promovía conceptos como “Mass rapid transit (MRT)” “Bus rapid transit (BRT)” y “Non-motorized transport (NMT)” (World Bank, 2002) (Gwilliam, 2013).

Es así como estos conceptos se empezaron a insertar dentro de los debates académicos e institucionales. Sin embargo, las soluciones que se ofrecían carecían de una variable muy importante, la vivienda. La problemática del transporte sólo puede ofrecer respuestas parciales si es que no aborda a la vivienda como una variable unida intrínsecamente a la movilidad.

En los últimos años se ha ampliado esta visión originada por el banco mundial, para incluir a la vivienda como un objetivo más a solucionar dentro de la amplia estrategia urbana mundial. Es en este contexto donde surge el DOT, como una estrategia para poder resolver el problema de “Mismatch” entre la vivienda y el trabajo, y al mismo tiempo dotar al espacio de una nueva armonía donde convivan espacios públicos, diseño y seguridad (Cervero, 2013) (ITDP, 2014).

No existe una definición preestablecida acerca del DOT, pero sí existe una visión aceptada de los objetivos y beneficios que pueden llegar a tener si se aplica bien este tipo de estrategia. En primer lugar, se busca romper el “Mismatch” ya explicado, reduciendo así el gasto en transporte. Segundo, generar una mayor densidad de población en las ciudades con el objetivo de crear economías de aglomeración, esto mediante la flexibilizan de usos de suelo, creando espacios mixtos donde se puedan desarrollar varios tipos de actividades. Por último, crear espacios más amigables con la población, una ciudad vivible es uno de los objetivos principales del DOT (ITDP, 2017) (Cervero, 2013) (Salat & Ollivier, 2017).

Los objetivos anteriores a partir del análisis desde distintos ejes, los principales son los enunciados por Cervero (2013) como las 5-D: densidad, diversidad, diseño, distancia al transporte y destino accesible; aunque existen otras mediciones más generales.

Dentro de los beneficios, se pueden encontrar el aumento en la productividad generado por las economías de aglomeración, un ahorro de tiempo y dinero para la población, una reducción de los gases de efecto invernadero por los menores traslados y un aumento en el precio del suelo en el área de influencia¹⁰ (Salat & Ollivier, 2017).

Sin embargo, y como se puede deducir de estos beneficios, no se establecen solos ni son unidireccionales. Es decir, si no son manejados ni previstos de una buena forma, los efectos que se pueden ocasionar por este tipo de desarrollos pueden crear deseconomías y causar más daño que beneficio.

Una de las mayores problemáticas, y tal vez la más importante por su impacto, es el aumento del precio del suelo en zonas donde se desarrollan este tipo de estrategias (Salat & Ollivier, 2017). Esto debido al aumento en las inversiones públicas en la zona y a los incentivos que se ofrecen al sector privado para desarrollar. En un contexto de economías subdesarrolladas y más específicamente, dentro de las ciudades primadas de los países dependientes latinoamericanos, donde hemos visto que existe una constante expulsión de la población de menores ingresos en las localidades donde se encuentra la mayor dotación de servicios

¹⁰ El área de influencia normalmente aceptado es un radio de 500 metros desde la estación de transporte, lo que equivale a caminar en promedio 10 minutos. Existe el área ampliada a 1,000 metros de radio, tomando un tiempo promedio de 20 minutos. Ambos tiempos son accesibles para la población promedio.

públicos (las áreas centrales) este tipo de estrategias, podrían servir como un reforzamiento de estos procesos de desplazamiento.

Otra de las posibles problemáticas que este tipo de estrategias podrían causar es una mayor concentración de las inversiones públicas en desarrollo urbano dentro de las áreas centrales. Si partimos de que los ingresos estatales por impuesto del suelo en las ciudades primadas son muy bajos (Gazca, 2016) y lo cual se da en parte por la condición de informalidad de la vivienda (Iracheta & Smolka, 2000), la cual en su mayoría es autoconstruida debido a que la población que las habita pertenece a la informalidad donde no existe una estabilidad económica y por lo mismo tampoco capacidades ni condiciones de exigir mejores condiciones urbanas en las instancias correspondientes (Borsdorf, 2003) (Schteingart & Ibarra, 2016).

Es decir, por un lado, encontramos a la población que vive en la informalidad total (laboral, vivienda, financiera), la cual se ve obligada o empujada a vivir en la periferia de las ciudades primadas y que al mismo tiempo carece de una representación política real. Esta población se desenvuelve en espacios con carencias en servicios como seguridad pública y al mismo tiempo, y debido a la informalidad de las colonias, también carecen planeación-diseño-accesibilidad urbana.

Por el otro lado, encontramos espacios históricamente beneficiados donde se han establecido poblaciones con mayores ingresos y capacidades, al mismo tiempo, se encuentran en condiciones de formalidad total, con una mayor representación política debido a una mayor organización y conocimiento para exigir.

Si en esta dicotomía, el Estado participa directamente en el mejoramiento de las zonas ya beneficiadas podría concentrar la inversión pública en desarrollo urbano, aumentando así la desigualdad socioespacial, desde donde el capital se beneficiaría e invertiría solamente en esas zonas.

Ante estas dos situaciones mencionadas es de suma importancia que nos centremos en estos posibles efectos adversos que estas estrategias pueden ocasionar en las especificidades de las ciudades primadas latinoamericanas para generar mecanismos que los minimicen e inclusive intentar eliminarlos.

Uno de los objetivos que estas estrategias deben de tener es la búsqueda del no desplazamiento de población originaria vía gentrificación y, al mismo tiempo, generar mecanismos para la construcción de vivienda para la población de clases más bajas que viven en las periferias ya descritas de las ciudades primadas. Es decir, buscar una redensificación de las zonas centrales más democrática, a la que mayores estratos puedan tener acceso y no solamente la población de las clases con mayores ingresos.

El DOT puede servir como un mecanismo que permita resolver algunas de las problemáticas urbanas, generando espacios más compactos y un mejor aprovechamiento de la infraestructura ya existente, en este sentido, es importante saber cuáles son los espacios con mejores cualidades para implementar esta estrategia y al mismo tiempo, mediante qué

indicadores o metodología podríamos evaluar los resultados de su implementación. Dentro del siguiente apartado profundizaremos más en este tema.

3.2 Algunas mediciones del DOT

Ya hemos revisado brevemente el origen de esta estrategia, también sus principales objetivos y problemáticas. Dentro de este apartado nos enfocaremos a revisar cuáles son los espacios recomendados para poder generar un DOT, qué indicadores se toman en cuenta y cómo es que es posible evaluar los resultados de la implementación.

En este sentido, en un primer momento se revisarán diferentes aproximaciones para la implementación del DOT, qué es lo principal que se toma en cuenta y cuáles son las variables que se manejan. Para después analizar el DOT Estándar, un método de evaluación creado por ITDP que gracias a su diversidad de indicadores permite analizar el DOT implementado de una forma amplia y completa.

Crear una tipología general de los requisitos necesarios para la implementación de un DOT podría resultar un poco complicado debido a la heterogeneidad de las ciudades en composición poblacional y distribución geográfica/económica. En este sentido han existido diversos intentos de generar tipologías para ciudades específicas, estos intentos se encuentran en ciudades estadounidenses principalmente, como los creados en Denver y Portland donde se tomaban en cuenta las diferencias de densidades y los tipos de suelo alrededor de toda la ciudad (Salat & Ollivier, 2017).

Salat & Ollivier (2017) proponen una tipología que trasciende las especificidades de las ciudades y a partir de lo que ellos llaman el marco 3V (3 Value framework), basado en modelos de nodo/mercado/lugar para poder identificar los mejores espacios para implementar un DOT. Estas 3V son:

- El valor del nodo. Esta describe la importancia que esa estación tiene dentro de la red de transporte público, donde se basa en el volumen de tráfico, la intermodalidad y la centralidad en la red.
- El valor del lugar. Describe la calidad y el atractivo de los espacios urbanos en términos de amenidades, escuelas, tipo de urbanización, accesibilidad para caminar y bicicleta. Es decir, una aproximación desde las condiciones físicas del espacio (grosor de banquetas, conectividad de calles, tipos de uso de suelo).
- El valor potencial de mercado. Se enfoca en el valor potencial que el espacio puede realizar. Se obtiene a partir de análisis de mercado con estimaciones de la futura densidad, la oferta de trabajo cercana, suelo urbanizable potencia y posibles modificaciones.

Bajo estas tres mediciones de valor, se puede tener una mejor aproximación de qué espacios son los ideales para implementar este tipo de estrategias. No es lo mismo establecer un DOT en las estaciones terminales del transporte masivo que dentro de un área central y menos dentro de una ciudad primada como la ZMVM.

ITDP (2017) hace una revisión de las oportunidades de DOT dentro de la ZMVM, donde encuentra que existen 3,548 hectáreas alrededor de las estaciones de transporte público con densidades bajas donde se podría densificar y al mismo tiempo 163,355 viviendas desocupadas alrededor de las estaciones, donde podrían establecerse más de 580,000 personas. Es decir, dentro de la ZMVM existen tanto espacios potenciales para nuevos desarrollos como vivienda desocupada para el poblamiento.

Una vez localizados los espacios potenciales ya sea para la inversión greenfield (creación de nuevos desarrollos en espacios sin un uso) como brownfield (mejoramiento y redensificación de los espacios ya urbanizados) es importante generar un sistema de medición para poder evaluar los impactos que la implementación de un DOT puede generar.

En este sentido, ITDP ha generado el DOT Estándar el cual es “un sistema de puntaje simple [que] distribuye 100 puntos a lo largo de 25 indicadores cuantitativos diseñados para medir la implementación de los ocho principios y sus 14 objetivos específicos” (ITDP, 2014, pág. 9). De aquí se desprenden 3 categorías posibles, DOT Oro (86-100 puntos), DOT Plata (71-85 puntos), DOT bronce (56-70 puntos).

Los puntos se distribuyen según la importancia del indicador y el objetivo, los cuales se enmarcan en 8 principios, que son:

1. Caminar, equivale a 15 puntos con tres objetivos: 1) el entorno peatonal es seguro, completo y accesible para todos (cruces y banquetas). 2) el entorno peatonal es activo y vibrante (fachadas atractivas y funcionales). 3) el entorno peatonal es templado y cómodo (sombra del entorno).
2. Pedalear, equivale a 5 puntos con dos objetivos: 1) la red ciclista es segura y completa. 2) el espacio para estacionar y almacenar bicicletas es amplio y seguro (estacionamientos y acceso en estaciones de transporte y edificios)
3. Conectar, equivale a 15 puntos con dos objetivos: 1) las rutas peatonales y ciclistas son cortas, directas y variadas. 2) las rutas peatonales y ciclistas con más cortas que las rutas para el automóvil.
4. Transportar, este es un requisito para el DOT: El transporte público de alta calidad es accesible a pie.
5. Mezclar, equivale a 25 puntos y dos objetivos: 1) existen oportunidades y servicios a una distancia corta a pie de donde vive y trabaja la gente. El espacio público está activo durante varias horas (amenidades y usos de suelo). 2) Existen residentes de distintas demografías y rangos de ingreso (vivienda asequible).
6. Densificar, equivale a 15 puntos y un objetivo: Las altas densidades residenciales y laborales poseen transporte de calidad, servicios locales y actividades en el espacio público.
7. Compactar, equivale a 10 puntos y dos objetivos: 1) el desarrollo se localiza en o junto a un área urbana existente. 2) viajar por la ciudad es fácil y conveniente.
8. Cambiar, equivale a 15 puntos y un objetivo: El espacio ocupado por automóviles es reducido al mínimo.

Se quiso hacer énfasis en este método de evaluación específico debido a la amplitud de variables que involucra, sobre todo, contempla el acceso a vivienda asequible y la convivencia entre diversas clases dentro de los espacios públicos.

Sin embargo, sería algo idílico suponer que se puede alcanzar una alta calificación en este Estándar en cualquier región del mundo. Ya que la implementación de un DOT va más allá que un buen proyecto y buenas intenciones. Las condiciones económicas, urbanas e institucionales juegan un papel importante y pueden llegar a condicionar el nivel de éxito del desarrollo.

La implementación va a variar en una ciudad de una economía desarrollada que dentro de las economías periféricas y dependientes. Existen estructuras que determinan el funcionamiento de las economías y eso repercute en su forma de urbanización y las condicionantes institucionales, como la falta de cooperación e integración metropolitana como también una visión cortoplacista que los planes presupuestarios y de nación tienen.

Es decir, surgen dos complejidades iniciales y centrales para una implementación del DOT en economías dependientes. En primer lugar, la forma de financiamiento de esta estrategia, quién va a financiar, qué esquemas financieros se utilizarían y a qué el plazo de tiempo se pagaría. En segundo lugar, los mecanismos jurídicos-institucionales, qué puede permitir la legislación actual sobre los usos de suelo, niveles de densidad y atribuciones al sector público y privado en estos desarrollos.

Para poder entender un poco más estas dos complejidades, analizaremos algunas experiencias vividas en otros países tanto latinoamericanos como asiáticos donde se han implementado los DOT, por último, se analizarán específicamente un intento de DOT realizado en la ZMVM. De aquí se tratará de establecer algunos caminos posibles y las posibles limitantes a las que se enfrentan los distintos intentos de aplicación de esta estrategia.

3.3 Experiencias previas

Una vez revisadas las características, objetivos y problemáticas que el DOT tiene como estrategia, nos centraremos en revisar algunas experiencias previas en el intento de generar una coordinación y unión entre la vivienda y el transporte.

El objetivo de analizar este tipo de experiencias es darnos una idea de los diferentes mecanismos, tanto legales como financieros, que algunas ciudades utilizaron para poder hacer frente a la problemática de vivienda y movilidad en sus ciudades. Y, al mismo tiempo, encontrar algunas condiciones similares que nos puedan servir como una primera guía cuando busquemos centrar el análisis a la ZMVM.

Para ello, en este apartado se analizarán dos casos específicos, uno latinoamericano: Bogotá con su plan de Metrovivienda y Transmilenio; y Hong Kong, este último debido al método exitoso de financiamiento a partir de la apropiación de plusvalía generada por el desarrollo de infraestructura de transporte.

3.3.1 Bogotá. Metrovivienda y Transmilenio

La ciudad de Bogotá vista como ciudad primada de Colombia se enfrenta a las problemáticas generalizadas de América Latina en materia urbana como ya se ha revisado a lo largo del capítulo, falta de coordinación, visión cortoplacista, vivienda informal y expansión urbana difusa.

Sin embargo, es considerada por algunos organismos internacionales como pionera en desarrollo urbano debido a las soluciones innovadoras que han intentado aplicar en materia de transporte y vivienda (Suzuki, Cervero, & Iuchi, 2014). No obstante, las dificultades a las que se han enfrentado los distintos gobiernos no han sido pocas.

Para contextualizar, a partir de la década de los noventa Bogotá se convierte en el distrito capital de Colombia, con una estructura administrativa, política e impositiva propia de la ciudad (Niño Ruiz, 2006), así, en marzo del año 1998 se aprueba el Transmilenio como parte del proyecto de desarrollo “Por la Bogotá que queremos”, dentro de este plan se proyectaba la construcción de 388 km de BRT distribuidos en 22 corredores en 5 fases entre 1998 y 2016 (Suzuki, Cervero, & Iuchi, 2014).

Dentro de este plan se contemplaba la construcción de carriles exclusivos para los autobuses y una red de alimentadores que operasen en las calles aledañas y pudieran llegar a las líneas troncales. Sin embargo, la consolidación de este plan de movilidad urbana ha vivido varios procesos que lo han detenido, esto debido a las diferencias de jerarquías de prioridades que las diversas administraciones han tenido con respecto a este problema (Jolly, 2007).

Esto ha provocado un deterioro constante de este sistema de transporte con una clara disminución de la calidad del servicio debido al aumento de la demanda que no llega a ser cubierto por el aumento de autobuses. Aunado a esto, la tasa de motorización de la ciudad ha aumentado de 104 vehículos por cada 1,000 personas en 2003 a 163 en 2008, lo cual se traduce en mayor congestión vial, ergo, una disminución en la velocidad promedio de los autobuses que no cuentan con carriles exclusivos en la totalidad de su recorrido (Suzuki, Cervero, & Iuchi, 2014).

Por el otro lado, en materia de vivienda, la informalidad ha sido un tema estructural en la composición urbana de Bogotá. En 1970 se estimaba que el 46.4% de las viviendas habían sido construidas mediante mercados ilegales, lo cual representaba que el 45.9% de la población total de la ciudad vivía en asentamientos irregulares. Es decir, sin acceso a servicios básicos ni bienes de consumo colectivo como escuelas, bibliotecas, acceso a agua, etc. En la actualidad se vive con un déficit de vivienda de interés social en constante aumento, la demanda de vivienda por parte de las clases con menores ingresos no ha podido ser cubierta por el Estado, este déficit se estima llega a 350,000 viviendas faltantes (Niño Ruiz, 2006).

Ante esta problemática, Enrique Peñalosa, alcalde de Bogotá en el periodo 1998-2001 fue el impulsor tanto de Transmilenio como Metrovivienda, como una solución posible a los problemas tanto de movilidad como de vivienda informal.

Metrovivienda fue planeado como una industria estatal que se enfocara en proveer a las familias de más bajos ingresos oportunidades de acceso a una vivienda formal con amenidades públicas, áreas de recreación y sobre todo, acceso al transporte (Niño Ruiz, 2006) (Jolly, 2007).

Es importante señalar la forma como estaba pensado el programa, en un primer momento se generaba un plan de desarrollo en zonas no urbanizadas con potencial, donde se proveía de escuelas, hospitales, agua, luz, caminos etc. Metrovivienda funcionaría como un banco de tierra, la cual era adquirida a antiguos propietarios (o expropiada en algunos casos) y posteriormente era ofrecida a desarrolladores privados bajo el esquema de que la vivienda producida fuera destinada específicamente a los estratos más bajos¹¹.

Es decir, en forma de Asociación Público-Privada, el gobierno funcionaba como amortiguador del costo de la vivienda haciéndose cargo del precio del suelo y de la dotación de servicios mientras que el sector privado se hacía cargo de la construcción de los desarrollos inmobiliarios. Para hacer frente a la especulación del suelo, se intentó congelar el precio a niveles anteriores al plan de desarrollo, mecanismo que no existía y que el gobierno local no pudo ejercer de buena forma (Jolly, 2007)

Al mismo tiempo, se buscaba que los nuevos corredores de Transmilenio pudieran fungir como conectores entre esta población y los lugares de trabajo en las centralidades. Para eso, como parte del desarrollo inmobiliario se buscaba la construcción de terminales de BRT en las cercanías a las viviendas construidas, generando así espacios donde pudieran integrarse de mejor forma la vivienda y el transporte (Suzuki, Cervero, & Iuchi, 2014).

La búsqueda de una integración entre la vivienda y el transporte para las clases bajas como política pública es algo único propiciado por el Estado en un contexto de ciudad neoliberal. Estrategias como Minha Casa Minha Vida creada en 2009 por el presidente Lula en Brasil o programas de vivienda de interés social promovidos durante el gobierno de Vicente Fox de 2000 al 2006 en México, si bien realizaron construcción de vivienda para las clases con menores ingresos, la vinculación transporte-vivienda no se presentó en los planes, creando así espacios sumamente alejados del transporte masivo, lo cual propició en el caso Brasileño una segregación socioespacial mayor y un mayor tiempo de traslado (ITDP, 2017), en el caso mexicano, los desarrollos inmobiliarios en las periferias de la ciudad producto de esta estrategia presentan en la actualidad una desocupación importante, en parte producto de la desconexión entre vivienda y transporte que estos desarrollos tuvieron (Shimbo, 2012).

Sin embargo, el proyecto de Metrovivienda y Transmilenio no ha caminado como se había estipulado en el plan de desarrollo de 1998. Se había buscado la dotación de servicios públicos en 2160 hectáreas en cuatro años, sin embargo y dada las limitaciones financieras se redujo el plan a tres proyectos que conjuntaban un área de 311 hectáreas. De estos tres proyectos solamente se pudo comprar los terrenos para el primero y se realizó la licitación del tercero (Jolly, 2007). Las limitaciones financieras o la “dependencia financiera” en

¹¹ La medición de estos beneficiarios ha variado con el tiempo, fluctuando entre la población que ganara entre 2 y 4 salarios mínimos o menos según el gobierno en turno (Niño Ruiz, 2006).

palabras de Pierre Salama han sido una condicionante importante que ha limitado la ejecución de este tipo de proyectos.

La segunda limitante que el proyecto tuvo fue la diferencia de prioridades que las diferentes administraciones han tenido. Durante la administración de Antanas Mockus (2001-2003) el plan de vivienda a partir de Metrovivienda quedó reducido a un programa secundario dentro de uno más “macro”, es decir, los instrumentos y la política pública ya no coinciden y se pierde la importancia de una empresa como esta. En la administración de Luis Eduardo Garzón (2004-2008) Metrovivienda pasa a ser un “desarrollador de suelo urbano” para las Organizaciones Populares de Vivienda, y perdería el protagonismo que había tenido desde su creación (Jolly, 2007).

A modo de conclusión, podemos llegar a ver que si bien en un primer momento el plan de desarrollo basado en la vinculación de vivienda y transporte (Metrovivienda, Transmilenio) se vio truncado por dos razones principales. La primera es la falta constante de recursos financieros que puedan servir para hacer frente a las grandes necesidades que las ciudades primadas latinoamericanas tienen en materia de vivienda y transporte, como condiciones de transporte en detrimento y vivienda informal mayoritaria con poco o nulo acceso a servicios.

La segunda es la falta de continuidad de los proyectos entre administraciones, debido al poco tiempo que duran las administraciones locales en el caso colombiano, es muy difícil poder conseguir resultados en tan corto plazo. La diferencia de prioridades entre administraciones llega a detener los instrumentos y las estrategias que habían sido planeadas con anterioridad creando así soluciones incompletas, perdurando la problemática con el tiempo. Sin embargo, es de suma importancia tener en cuenta este tipo de proyectos como experiencias vividas para así intentar generar un mayor entendimiento de las problemáticas que como economías dependientes podemos vivir en esta materia.

3.3.2 Hong Kong. Corporación de transporte masivo ferroviario.

El caso de la integración transporte-vivienda que la Región Administrativa Especial de Hong Kong (Hong Kong a partir de aquí) ha vivido en los últimos años ha sido única en su tipo, producto de una unión particular entre el Estado y las corporaciones de transporte de la ciudad. Al mismo tiempo, la condición geográfica de la ciudad ha marcado su desarrollo, con un área total de 1104 km² (la ZMVM tiene 7818 Km²), donde solamente una pequeña área se puede utilizar para desarrollar vivienda, esto da como resultado que las áreas urbanizadas tienen una densidad de 34,000 personas por Km² (Tang, 2008).

Esto ha obligado a las distintas administraciones a buscar la mejor forma de utilizar los espacios y hacer de la relación transporte-vivienda una prioridad siempre. Desde 1979 se ha promovido una integración a partir de la multimodalidad del viaje en los distintos transportes a partir de ejes que, si bien han cambiado en matices, se ha mantenido en esencia la búsqueda por resolver el problema del espacio de vivienda y transporte. En 1979 los ejes fueron: 1) mejorar los caminos, 2) expansión y mejoramiento del transporte público y 3) utilizar los caminos para un uso económico. Posteriormente en 1990 se buscó una mayor integración entre los distintos medios de transporte y una expansión tanto del alcance de los trenes como

del sistema de autobuses. Ya en la década de los 2000, el interés por mantener una protección ambiental a la ciudad fue el nuevo eje que se agregó a la política de transporte (Tang, 2008)

Además, como complemento al fomento del transporte público, se ha creado una fuerte política de control de automóviles, donde los nuevos autos tienen que pagar un impuesto de registro que va de 35 al 100% del costo total del vehículo. Esto ha logrado que la tasa de automóviles por cada mil habitantes se mantenga en 50, 6 veces inferior al promedio mexicano (Tang, 2008).

Para analizar las condiciones de integración entre la vivienda y el transporte, nos enfocaremos solamente en la Corporación de transporte masivo ferroviario o MTR (Massive Transit Railway Corporation), la cual funciona a partir de una unión entre el Estado y el capital privado (el 23% de las acciones fueron ofrecidas en la bolsa de valores en el 2000) (Cervero & Murakami, 2008) (Suzuki, Cervero, & Iuchi, 2014), sin embargo, es importante señalar que el principal objetivo del sistema de transporte de Hong Kong es la obtención de ganancias, no mejorar la eficiencia ni el bienestar, es por eso que la totalidad de las compañías de transporte cotizan en su bolsa de valores (Tang, 2010).

No obstante, eso no significa que no se puedan alcanzar objetivos de bienestar para la población a partir de la obtención de ganancias, sin embargo, para que esto suceda debe de ser a partir de condiciones extraordinarias o específicas, que exista una participación privada que busca rentabilidad en la MTR ha funcionado para darle disciplina en los gastos y darle una “mentalidad de negocio” a la corporación (Cervero & Murakami, 2008).

Complementando a las particularidades de la MTR, el caso Hong Kong ha sido exitoso debido tanto a la limitante geográfica como a las políticas de acompañamiento que se han hecho en materia de transporte y vivienda.

El transporte público representa el 90% de la totalidad de los viajes realizados en un día, la MTR abarca el 37% de esos viajes (Loo, Chen, & Chan, 2010), sin embargo, la compañía no es rentable solamente de las tarifas de viaje, se han tenido que generar varios mecanismos para poder asegurar su rentabilidad. El principal de estos ha sido el desarrollo de bienes raíces en las estaciones de los ferrocarriles (R+P rail and property por sus siglas en inglés) la cual se ha demostrado ser un mecanismo rentable y prácticamente libre de riesgos (Tang, 2008).

El funcionamiento es el siguiente, la compañía no recibe ningún financiamiento directo del gobierno de Hong Kong, sin embargo, recibe un monopolio de uso y derechos del espacio sobre las estaciones de tren (Tang, 2008). La MTR compra la tierra donde estará la estación a un precio sin desarrollar y, posteriormente, la “vende”¹² a desarrolladores a un precio que toma en cuenta el desarrollo de transporte (Cervero & Murakami, 2008). Este diferencial de precios es lo que se conoce como captura de plusvalía y es lo que cubre lo faltante de los costos de operación después de depreciación y al mismo tiempo representa las ganancias de la empresa y los accionistas (Tang, 2010).

¹² La región administrativa especial de Hong Kong es propietaria de toda la tierra. Las personas y las organizaciones sólo pueden adquirir arrendamientos de 50 años que les garantizan los derechos de propiedad.

Este mecanismo de R+P ha sido exitoso en materia financiera, sin embargo, también ha tomado en cuenta temas de diseño y planeación, por lo que los desarrollos se han convertido en centros de atracción para los vecinos debido a la gran cantidad de usos comerciales que tienen, y las amenidades públicas que se construyen alrededor (Cervero & Murakami, 2008).

Este tipo de desarrollos son únicos en su tipo debido a la unión que se tiene entre el Estado y los intereses de los accionistas por rentabilidad. Resultaría ilusorio pensar que esquemas similares puedan aplicarse en su totalidad en ciudades como las nuestras (al menos en el corto plazo), que como revisamos en el caso de Bogotá, la capacidad e interés estatal es muy distinto al conseguido en Hong Kong, aunado a esto, la limitante geográfica es una gran condicionante que ha provocado la alta densidad y la búsqueda maximizar los espacios; algo que en nuestras ciudades “rurbanizadas” no enfrentamos.

Sin embargo, es importante analizar esta clase de experiencias porque, aunque no sean aplicables al 100% en las ciudades primadas parten de ideas clave en materia de planeación, diseño y, sobre todo, de rentabilidad, algo que en el contexto actual busca tanto el sector privado como la ciudad neoliberal.

La cuestión que surgiría en nuestro contexto sería, mediante qué mecanismos podríamos insertar una dinámica en nuestras ciudades que por un lado hagan frente a la problemática de transporte y vivienda, y por el otro puedan ser financieramente sostenibles para que tanto el sector privado y el público pudieran trabajar en conjunto (o alinear incentivos en una jerga económica) para superar las limitantes estructurales que nuestra condición financiera periférica representa. Y al mismo tiempo, crear nuevas centralidades que no se limiten a la dinámica expansiva de creación de centros comerciales analizada en el capítulo 1 y busquen una mejor integración de la población de las clases menos favorecidas.

El desarrollo orientado al transporte enfrenta diversos problemas según la ciudad donde se intente aplicar, en el caso de las ciudades primadas periféricas latinoamericanas existen limitantes tanto políticas como financieras que limitan su aplicación. Al mismo tiempo, la búsqueda de rentabilidad no se puede basar solamente en espacios de consumo que es una de las consecuencias que estos desarrollos han tenido, tiene que existir una conjunción de medios de consumo colectivo con espacios enfocados a la reproducción del capital, esto mediante esquemas que lo puedan permitir.

En el siguiente apartado se analizará el caso de las remodelaciones de los diversos Centros de Transferencia Modal (CETRAM) dentro de la ZMVM, como intentos de mejorar la calidad del servicio de transporte, sin embargo, limitando o subestimando la capacidad y alcances que estos proyectos pueden tener. Se revisarán las formas en las cuales se estructuran, las características que los espacios tienen hoy en día y la forma en la cual se pudieron financiar.

3.3.3 ZMVM. Remodelación de CETRAM

Junto con la red de transporte masivo que existe dentro de la ZMVM se localizan los CETRAM como nodos de transporte y conexiones necesarias para los viajes diarios. Son los

espacios en donde miles de personas cambian de transporte ya sea para ir al trabajo o regresar a sus hogares, son espacios que se han consolidado como necesarios en el funcionamiento diario de la ciudad. Sin embargo, en la actualidad no representan más que estacionamientos masivos de camiones en plazas de concreto en donde la inseguridad, la falta de servicios públicos (como agua), la falta de diseño y planeación hacen de estos espacios lugares donde nadie quiere estar o estar representa un riesgo permanente (Zegras, Butts, Cadena, & Palencia, 2015).

Ante esta problemática, las antiguas administraciones han planteado la remodelación de estos espacios con el objetivo de mejorar tanto la calidad del servicio, que como revisamos está en constante detrimento, como de otorgar espacios seguros y amenos para la población. Los dos primeros CETRAM remodelados fueron Ciudad Azteca en 2009 y El Rosario en 2013. En la actualidad se propone la remodelación de 7 más: Constitución de 1917, Chapultepec, Martín Carrera, Tasqueña, Zaragoza, San Lázaro y Observatorio.

Es importante señalar que si bien estos espacios son concebidos desde su creación como un DOT al tomar en cuenta la priorización del peatón y la preferencia al transporte público (Deloitte, 2016), ninguno toma en cuenta la creación de vivienda de interés social y en general se limitan a la creación de espacios de consumo con alguna particularidad, el CETRAM Ciudad Azteca cuenta con una clínica de salud, el CETRAM Constitución de 1917 contempla la construcción de un museo de ciencia y tecnología y el CETRAM Chapultepec contará con 39 pisos de oficinas.

Ya hemos mencionado el problema que surge al priorizar la construcción de espacios de consumo y reducir a simples relaciones comerciales la potencialidad de los espacios públicos. Al mismo tiempo y como hemos mencionado, si los DOT no cuentan con mecanismos que hagan frente a los efectos adversos como pueden ser la subida en el precio del suelo en las zonas aledañas o una mayor intervención no sólo en el área de construcción sino en un área mayor de influencia (de 500 a 1000 metros). Las consecuencias que estos desarrollos traerán distarán mucho de las potencialidades de la estrategia, y no sólo eso, sino que acarrearán diversas dinámicas que modificarán tanto la estructura urbana como la composición social de la zona intervenida.

Esto es, si no se contemplan mecanismos como la construcción de vivienda de interés social o la intervención urbanística de las zonas aledañas al área intervenida, las consecuencias lógicas que dicta dinámica urbana de mercado analizada en el capítulo 1 será la expulsión de la población de menores recursos de la zona y al mismo tiempo una mayor segregación socioespacial dentro del área de influencia, esto debido a la falta de un diseño que busque la inclusión de la población a la dinámica del transporte y priorizando un diseño que busca la reproducción del capital mediante espacios de consumo cerrados sin conexión con el exterior. Un DOT mal aplicado conlleva en el contexto de la ciudad neoliberal a la gentrificación y segregación socioespacial.

De ahí radica la importancia de buscar mejores mecanismos que no solamente prioricen la vivienda social en el área intervenida y el área de influencia, sino que desincentive la construcción de espacios de consumo y fomente otro tipo de espacios como los educativos,

culturales e inclusive religiosos. (Camacho Dávalos, 2014) habla sobre la importancia de la apropiación de los CETRAM y la creación de espacios religiosos dentro de la zona. Otro tipo de espacios son realizables, la única condicionante que nos marca es la financiera.

La ciudad primada periférica en el contexto de la Ciudad neoliberal tiene la limitante financiera marcada de forma estructural, el caso revisado de Bogotá nos ilustra esa complejidad. La ZMVM no se puede deslindar de esa condicionante, por lo cual, la búsqueda de esquemas financieros para la construcción y remodelación de estos espacios se torna de gran importancia. A continuación, se analizarán las formas de financiamiento que los CETRAM han tenido para su construcción.

3.3.3.1 Forma de Financiamiento

El esquema de otorgamiento utilizado en la totalidad de las remodelaciones de los CETRAM es mediante la concesión del espacio. Legalmente, los centros de transferencia modal le pertenecen al gobierno de la Ciudad de México, sin embargo, en el contexto de la ciudad neoliberal, estos espacios están en constante detrimento y abandono. Por lo que la solución económicamente más factible de mejorar este espacio es por medio de la cesión de los derechos de uso hacia un privado.

Para poder firmar el título de concesión, primero debe de ser publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México la Declaratoria de Necesidad, en un segundo momento una invitación/convocatoria de Calidad de Vida para su posterior análisis y evaluación de las propuestas. El cuarto paso es la notificación al inversionista seleccionado para poder cederle el uso de suelo y por último firmar el título de concesión (SEDUVI, 2019).

Una vez otorgado el título de concesión, la empresa inversora realiza un estimado de las condiciones financieras para el crédito, estos generalmente se dividen en dos, un crédito puente y un crédito senior. Debido a que, en un primer momento, los flujos de efectivo son negativo por los periodos de construcción y reacomodo, los intereses de los créditos se capitalizan aumentando el costo a largo plazo de la obra (Deloitte, 2017b).

Es aquí donde entra la primera inestabilidad del modelo de financiamiento bajo las condiciones de dependencia financiera que socaban a las economías periféricas. Nuestra tendencia a largo plazo es al desequilibrio en balanza de pagos y un amortiguamiento vía depreciación del tipo de cambio. Al mismo tiempo, la tasa de interés de referencia (TIIE) está condicionada en el caso mexicano a las fluctuaciones de la tasa de referencia de la Reserva Federal de los Estados Unidos (FED), por lo que, en el contexto actual, ésta ha venido aumentando del 0-0.25% que estuvo después de la crisis 2008-2009 al intervalo 2.25-2.50% que en 2019 existe (Global-rates, 2019).

Así que, por un lado, los costos financieros del crédito van a tender al alza debido a esta condicionante entre la tasa de interés mexicana y la estadounidense. Por el otro lado, y si es que el financiamiento proviene del extranjero, existirá otro factor que empuje los costos de financiamiento aún más arriba, nos referimos a la depreciación constante del tipo de cambio producto de la mayor demanda de dólares que la oferta de dólares que existe dentro de

nuestra economía, lo cual empuja al tipo de cambio a la alza conforme pasa el tiempo, de 10.31 pesos por dólar en junio 2008 a 19.42 pesos por dólar en marzo 2019 (Investing, 2019).

En este contexto, el inversor tiene que ser cuidadoso en demasía para poder solventar los costos tanto de construcción como de operación y mantenimiento. Al mismo tiempo, el gobierno de la Ciudad de México se limita al otorgamiento de la concesión del espacio, aunque tiene una injerencia en el tipo de espacios que se construirán, mediante las reglas de construcción (Gobierno de la Ciudad de México, 2017). De los desarrollos provistos para los CETRAM, solamente el proyectado en Observatorio contiene una previsión para vivienda en renta (aunque no se especifica las condiciones ni los grupos a los que iría dirigido este servicio) (Deloitte, 2017b). El resto de los desarrollos promueven la construcción de varios niveles de oficinas y de hoteles (Deolitte, 2017a) (Deloitte, 2017b) (Deloitte, 2016).

Es esta participación limitada del Estado a la regulación de la construcción lo cual genera que exista una inestabilidad financiera en estos desarrollos y para poder compensarla, se busca la explotación de los lugares de consumo debido a su alta rentabilidad comprobada. Al mismo tiempo, que los desarrollos sólo se enfoquen en los diversos CETRAM y no en las áreas de influencia provocará que existan procesos de desplazamiento y segregación debido a la falta de visión integral que estas nuevas centralidades deben de tener desde su concepción.

El Estado ya interviene en los costos del financiamiento cerca de un 30% al proveer del suelo a desarrollar, sin embargo es necesaria una mayor participación en la modelación del desarrollo, no sólo para trascender el economicismo financiero que existe en esto, sino para generar una visión más holística de la problemática urbana dependiente que la ZMVM vive de forma estructural y así poder evitar procesos de gentrificación en las zonas intervenidas y al mismo tiempo, poder generar mecanismos que permitan el acceso de las clases más vulnerables a espacios cercanos al transporte público masivo y de esta forma generar un desarrollo incluyente que funcione para inhibir en cierto grado la constante e indetenible expansión urbana.

En este sentido el Estado tiene que intervenir de una mayor forma en la reorganización urbana en las zonas aledañas, no sólo limitarse al área del CETRAM, los sistemas de actuación por cooperación (SAC) utilizados por la SEDUVI podrían funcionar como un mecanismo paralelo al desarrollo del CETRAM buscando solucionar problemas más allá del simple paradero, sino generando una nueva composición urbana utilizando las centralidad del CETRAM como guía, tal como ya lo señalaba (Camacho Dávalos, 2014).

El caso analizado de Bogotá nos demostró las mismas deficiencias a las que nos enfrentamos hoy con estos desarrollos, sin embargo, depende del nivel de intervención del Estado en materia financiera y de planeación determinar si es que estos desarrollos pueden funcionar para el mejoramiento de la calidad de vida de la población dentro de la ZMVM. O si solo se quedarán en desarrollos incompletos o como generadores de dinámicas de desplazamiento para las poblaciones originarias.

3.4 Reflexiones finales del capítulo

Este capítulo ha intentado utilizar el DOT como una de las principales estrategias que los gobiernos locales pueden utilizar para generar un uso más eficiente de los espacios reducidos dentro de la ciudad y, al mismo tiempo, beneficiar a las poblaciones acercando la vivienda al trabajo y fomentando el uso del transporte público y el transporte no motorizado como medio principal.

El DOT entra como una posible solución ante la problemática de la vivienda y el transporte en las diversas ciudades del mundo. En el contexto de ciudad primada latinoamericana dentro del marco de la ciudad neoliberal se intentó hacer una crítica sobre los planteamientos que esta estrategia propone, revisando quiénes son los organismos propulsores de estos desarrollos y revisando las distintas formas tanto de aplicarlo como de evaluar su desempeño en materia de movilidad, conectividad, diseño, entre otras variables.

Para profundizar más al DOT se analizaron dos experiencias internacionales en distintas partes del mundo, en primer lugar, el caso de Bogotá como ciudad primada latinoamericana, donde pudimos encontrar las limitantes tanto político como financieras que hacen que estas estrategias se trunquen y no se realicen a largo plazo. El segundo caso analizado fue el esquema R+P de Hong Kong, el cual ha funcionado de forma excepcional haciendo que la MTR sea una de transporte compañía rentable única en su tipo; sin embargo, se hizo hincapié en la imposibilidad de aplicar el esquema de la misma forma que Hong Kong lo hizo debido a las diferencias estructurales, geográficas y urbanas que las ciudades tienen.

En último momento se revisaron algunos ejemplos de las remodelaciones de los CETRAM que el gobierno de la Ciudad de México ha intentado instaurar desde hace ya más de 10 años. Se llegó a la conclusión de que existe en primer lugar una debilidad estructural en materia financiera debido a la condición de dependencia en materia de tipo de cambio y tasa de interés lo cual promueve un aumento de espacios de consumo debido a su rentabilidad. En un segundo punto una falta de visión e injerencia más allá del espacio intervenido, ya que estos desarrollos se limitan al impacto que tendrán dentro del CETRAM sin tomar en cuenta las dinámicas y cambios que puedan existir dentro de las distintas áreas de influencia en materia de gentrificación y segregación socioespacial. En tercer lugar, la baja intervención del Estado, limitado a la entrega del predio para amortización del costo financiero y normas de construcción para impedir cierto tipo de desarrollos dentro de los CETRAM, sin embargo, no tomando en cuenta la posibilidad de la utilización del espacio para desarrollo de vivienda social ni tampoco tomando medidas para una reorganización urbana del área de influencia del CETRAM para generar nuevas centralidades.

Podemos concluir que, si bien el DOT es una estrategia que involucra temas muy variados como el diseño del paisaje, la accesibilidad, la economía y el transporte. En el caso de las ciudades primadas latinoamericanas estas estrategias se ven limitadas por las condiciones estructurales que aquejan a nuestras economías de forma constante, las limitantes financieras y políticas se pueden catalogar como las principales. Sin embargo, si esta estrategia es enmarcada dentro de un plan de desarrollo urbano más grande, puede servir de gran ayuda

para empezar a revertir la dinámica de expansión urbana e integrar al transporte público masivo con vivienda social enfocada a las clases bajas.

Aunque como hemos visto en los mapas, el alcance que tiene el transporte público masivo dentro de la ZMVM es mínimo, por lo cual el DOT sólo puede servir como estrategia secundaria y el primer objetivo sería tanto ampliar la red de transporte público masivo así como la metropolización total de los reglamentos y jurisdicciones para poder generar dinámicas que nos permitan alcanzar un aprovechamiento urbano total por parte de la población y no restringirlo a las zonas centrales de la ciudad.

Capítulo 4. Caso de Estudio: CETRAM Mixcoac. Generando un posible DOT

A lo largo de este trabajo hemos analizado en el primer capítulo las condiciones histórico-estructurales que las economías latinoamericanas tienen desde su formación como colonias y posteriormente como países independientes. Estas condiciones se pueden resumir en la falta de un núcleo endógeno que pueda dinamizar la economía interna (Furtado, 1964 [1961]) la cual es preponderantemente informal, es decir no entra en un circuito de capital directo. Otra condición es la heterogeneidad estructural (Pinto, 1998 [1970]) en productividades que los distintos estratos económicos tienen, existe una alta productividad en actividades para la exportación, sin embargo, este estrato no tiene la capacidad de arrastre para poder absorber a la mano de obra que llega a las ciudades a partir de un proceso de destrucción del antiguo modo de vida rural ni a la población naciente (Castells, 2014 [1974]).

Paralelo a lo anterior, los antiguos enclaves comerciales de las colonias, posteriormente formalizadas como capitales, sufren de una centralidad total con respecto a la recepción tanto de inversión como de población. Esto, aunado a las deficiencias estructurales de nuestras economías, tiende a generar un proceso específico de urbanización, denominada dependiente (Quijano, 1976), la cual tiende a ser receptora de una cantidad cada vez más grande de población generando ciudades extremadamente pobladas en relación con la siguiente ciudad, es decir, no existe una jerarquía urbana definida como sí la hay en los países llamados aquí centrales, a esta condición la denominamos primacía urbana (Gazca, 2016).

Posteriormente, en el segundo capítulo, se revisaron las diversas dinámicas y deficiencias institucionales en materia de cooperación y jurisdicción que se tienen dentro de las ciudades primadas, ya que estas han rebasado desde hace mucho tiempo su demarcación política original (Schteingart & Ibarra, 2016). Estas deficiencias se enmarcan en una incapacidad institucional de planeación y ordenamiento territorial, al mismo tiempo, de una falta de integración de los distintos servicios tanto de transporte como de bienes de consumo colectivo, los cuales se verán diferenciados en calidad y precio según la demarcación donde se habite.

En este sentido, se revisó las características que la ZMVM tiene en materia de movilidad y vivienda, marcando una fuerte dependencia de las periferias con las delegaciones centrales, las cuales concentran la mayoría de los viajes, oficinas y servicios. Al mismo tiempo, las condiciones de transporte han ido en detrimento con el paso del tiempo, lo cual sólo ha generado una mayor segregación socioespacial conforme la distancia con el centro se acrecienta y el tiempo transcurre.

Es así como en el tercer capítulo nos centramos en el análisis del Desarrollo Orientado al Transporte como parte de una serie de políticas urbanas impulsadas por organismos e institutos internacionales como los son el Banco Mundial, WRI y ITDP. Estos desarrollos tienen como objetivo un mayor aprovechamiento de los espacios alrededor de las estaciones de transporte masivo al mismo tiempo que propone una recomposición urbana en un radio de influencia de 1 km. Este tipo de desarrollos ha demostrado tener excelentes beneficios

dentro de los países centrales, existiendo casos de éxito en ciudades estadounidenses e inglesas. Sin embargo, tomando en cuenta las condicionantes estructurales que nuestras economías tienen este tipo de desarrollos han sido muy difíciles de aplicar, debido a limitantes tanto financieras como de planeación y control territorial, terminando en proyectos incompletos como el caso de Bogotá, o en la creación de plazas comerciales en los CETRAM de la ZMVM, los cuales no tienen mayor injerencia dentro de la planeación barrial de su zona de influencia.

En este sentido, este capítulo busca sentar las bases para la aplicación de un DOT que tome en cuenta estas limitantes estructurales y que promueva una mayor participación gubernamental y de la población al momento de planear, coordinar y plantear metas de desarrollo local, las cuales han quedado de lado en los proyectos de la ZMVM. Esto debido a que estos desarrollos empujan los precios del suelo al alza promoviendo el desplazamiento de los pobladores originales y excluyéndolos del objetivo real del DOT, que es acercar a la población a un transporte público de calidad.

Al mismo tiempo, se busca generar esquemas de mayor cooperación entre el Estado y el sector privado y la sociedad civil para poder integrar a la mayor cantidad de perspectivas a estos espacios en desarrollos, buscando beneficiar en primer lugar a la población de menores ingresos que son los que mayor proporción de ingresos utilizan en el transporte y los más vulnerables a los incrementos en el precio del suelo.

Es así, que en un primer momento del capítulo se delimitará el caso de estudio donde se propondrá un DOT que considere la especificidad tanto económica como social de la zona. Se analizarán las condiciones de los habitantes, así como las distintas rutas que el CETRAM maneja. En un segundo momento, se revisará el marco legal para la aplicación de esta estrategia, revisando las distintas dependencias que tendrían que intervenir al momento de proponer el desarrollo. Para después proponer un esquema de financiamiento que busque una mayor participación estatal y que tenga como objetivo no sólo el no desplazamiento forzado de la población original sino una mayor inclusión de población hacia la zona de influencia.

Por último, se propondrá al CETRAM como una nueva centralidad dentro de la ZMVM, buscando generar un espacio que no se limite al consumo, como ha sido en las distintas renovaciones, sino que busque integrar actividades culturales, deportivas y religiosas ya existentes a partir de proponer una mayor participación estatal en la planificación urbana de la zona.

4.1. Delimitación de caso de estudio.

Como ya se especificó, el objetivo de este apartado es delimitar el caso de estudio y el área de influencia que la remodelación del CETRAM Mixcoac tendría que tomar en cuenta al momento de generar la estrategia de DOT. Se eligió el caso del CETRAM Mixcoac por cuatro razones específicas:

- En primer lugar, es un nodo de transporte donde cruzan dos líneas del Metro de la Ciudad de México, la línea 12 con dirección Tláhuac-Mixcoac y la línea 7 con

dirección El Rosario-Barranca del Muerto. Esta estación tiene una afluencia importante dentro del sistema de transporte público masivo, en el periodo enero-marzo del 2019 ha tenido una afluencia de 2,004,790 personas según los indicadores del Metro (STC Metro, 2019).

- En segundo lugar, el CETRAM está ubicado entre las avenidas Patriotismo y Revolución al sur-poniente de la ciudad, dos de las avenidas más importantes de esa zona, al mismo tiempo que tiene una cercanía importante con el Anillo Periférico, la carretera urbana que rodea la ZMVM.
- En tercer lugar, por la cercanía que tiene con diversas escuelas y población flotante, siendo un espacio de transbordo utilizado generalmente para llegar a la zona de oficinas de Polanco-Reforma al norponiente de la ciudad. Al mismo tiempo, su cercanía con la Escuela Nacional Preparatoria No. 8 (ENP 8), la cual cuenta según la agenda estadística de la UNAM 2018 con 5,781 estudiantes (UNAM, 2018)
- Por último, debido a que el 26 de diciembre del 2017, el gobierno de la época lanzó una declaratoria de necesidad para la modernización y el reordenamiento de la zona donde se ubica el CETRAM Mixcoac (Gobierno de la Ciudad de México, 2017) y posteriormente el día 28 de marzo del 2018 lanzó los criterios que debe de cumplir la propuesta del proyecto básico para el reordenamiento del CETRAM Mixcoac (Gobierno de la Ciudad de México, 2018), es decir, ya se tiene contemplada su remodelación dentro del plan político.

Es así como dentro del Mapa 5 se señala el área de influencia que el CETRAM Mixcoac tiene, se señalan dos anillos concéntricos, uno de 500 metros y otro de 1 kilómetro, esto debido a que son consideradas zonas “caminables” en un lapso no mayor a 20 minutos. Las líneas rojas representan las líneas del metro que llegan a la CETRAM y el recuadro azul representa a la ENP 8, la cual está colindante con anillo de 1 km.

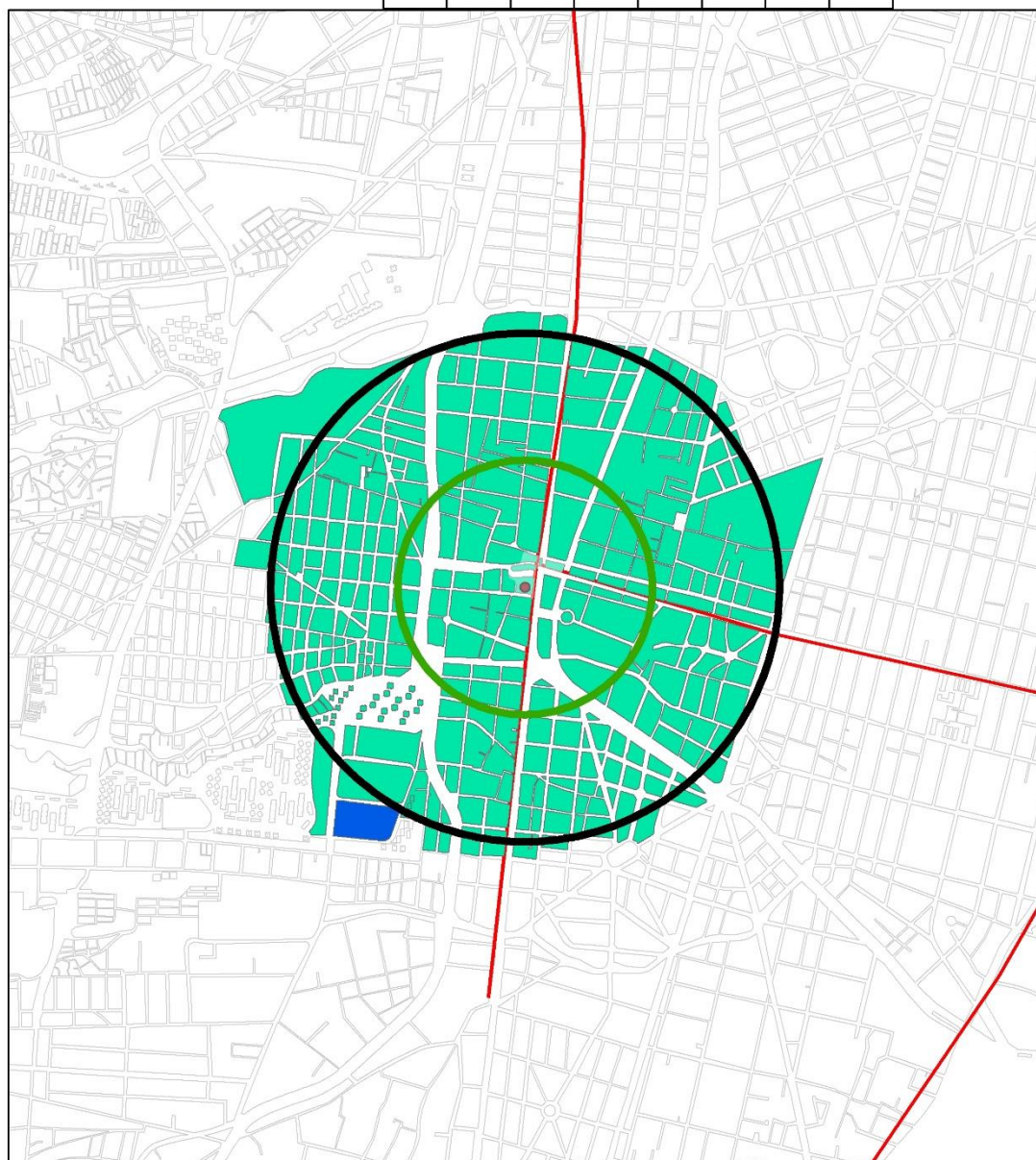
Mapa 5. Zona de influencia del CETRAM Mixcoac

Leyenda

-  Radio 1Km
-  Radio 500 M
-  CETRAM Mixcoac
-  Zona de influencia
-  ENP8
-  Líneas de Metro



0 0,5 1 2 Km

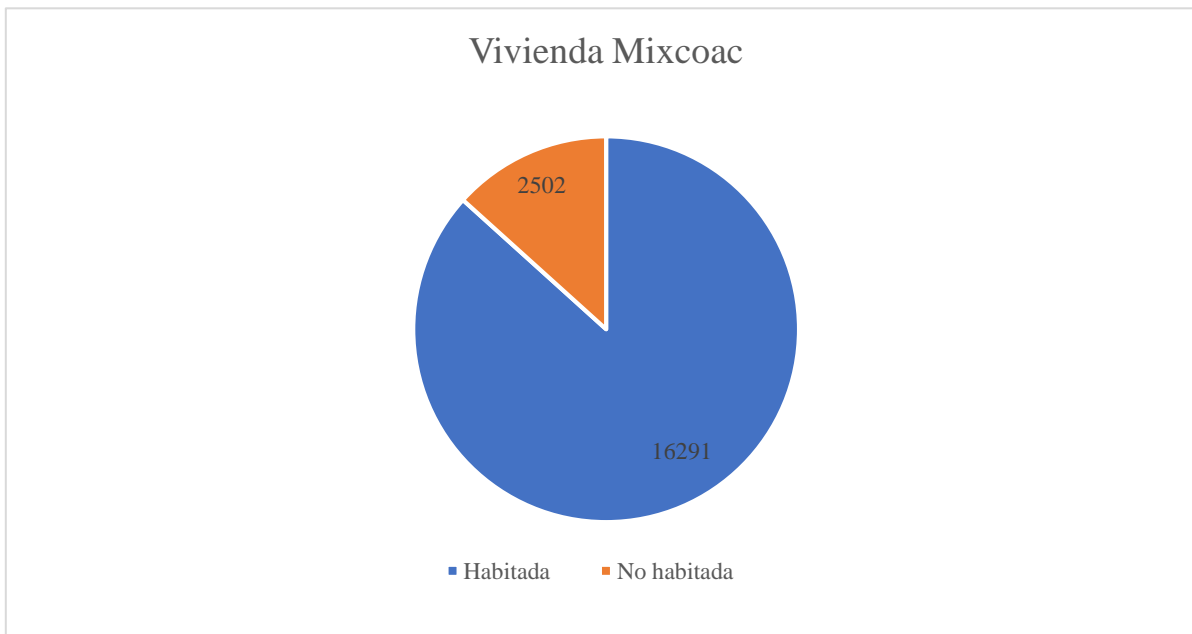


Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INEGI

4.1.1 Vivienda y población

Dentro del área de influencia que el CETRAM Mixcoac tiene se encuentran, según datos del INEGI, 351 CVEGEO (Clave geoestadística concatenada) que es la unidad de medida mínima por manzana que el INEGI maneja, de estas manzanas 163 se encuentran en la delegación Álvaro Obregón y 188 en la delegación Benito Juárez. Dentro de estas CVEGEO se encuentran contabilizadas una cantidad de 18,793 viviendas particulares, de las cuales 2502 no se encontraban habitadas al momento de realizar el censo de población y vivienda 2010, como lo muestra la gráfica 3.

Gráfica 3. Vivienda en área de estudio



Fuente: Elaboración propia con datos georreferenciados del INEGI

Es decir, existía un 13% de habitación desocupada a los alrededores del CETRAM Mixcoac, este diagnóstico coincide con el realizado por ITDP en su trabajo sobre la vivienda asequible en áreas cercanas al transporte público, donde ubicaron unas 163,355 viviendas desocupadas alrededor de estaciones de transporte (ITDP, 2017).

Dentro de nuestra zona de influencia se encuentran en mayor o menor medida 12 colonias, de las cuales, según el índice de desarrollo social por colonia o barrio del Distrito Federal del 2010, las 6 colonias que se encuentran en la Delegación Benito Juárez que son: Extremadura Insurgentes, Insurgentes Mixcoac, Mixcoac, San José Insurgentes, San Juan y Santa María Nonoalco; cuentan con un alto grado de desarrollo social, consideradas todas dentro del estrato 4 (el más alto) en todos los indicadores a excepción de acceso a salud y seguridad social (Gobierno de la Ciudad de México, 2019)

En las 6 colonias que se encuentran en la jurisdicción de la delegación Álvaro Obregón los resultados son mucho más heterogéneos. Solamente la colonia Lomas de Plateros es considerada con un alto grado de desarrollo social y en el estrato 4. Las colonias Alfonso XIII, Barrio Santa María Nonoalco y Molino de Rosas son consideradas en un grado medio

de desarrollo social y en el estrato 3. Mientras que las colonias La Cascada y Sacramento son consideradas en un bajo grado de desarrollo social y en el estrato 2, es decir, estas son colonias que en materia de calidad y espacio de la vivienda no cuentan con una alta valoración en lo que al Índice de Desarrollo Social marca. Sin embargo, y esto aplica para las 12 colonias influenciadas por el CETRAM, en materia de adecuación sanitaria, educativa y adecuación energética, todas se consideran en un alto grado dentro del índice (Gobierno de la Ciudad de México, 2019).

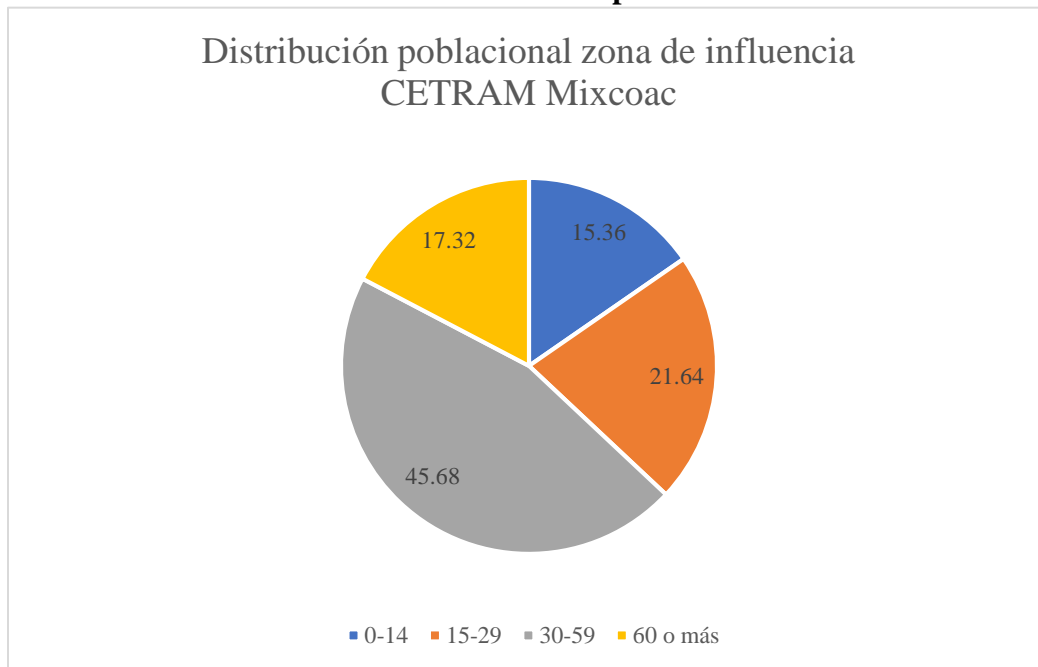
Lo anterior nos quiere decir varias cosas. En primer lugar, que existe una diferenciación marcada en materia de calidad de vida entre las dos delegaciones, las cuales se dividen a partir del trazo del Anillo Periférico, las colonias ubicadas dentro del anillo están mejor valoradas en materia de calidad de vida. En segundo lugar, la heterogeneidad tan fuerte que existe dentro de la delegación Álvaro Obregón, ya que dentro de un pequeño espacio (radio de 1 km) se pueden encontrar espacios con una alta calidad de vivienda conviviendo con espacios con una baja valoración. En tercer lugar, y tomando en cuenta que el 13% de las viviendas construidas están deshabitadas, valdría la pena tomar a consideración una política que pudiera distribuir de mejor forma estas viviendas desocupadas para hacer un mejor uso del espacio ya construido.

En materia de población influenciadas por el CETRAM, los datos georreferenciados por manzana nos señalan que existe una población mayor a 43 mil personas, las cuales en su mayoría se concentran en el estrato de edad de 30 a 59 años como se puede ver en la tabla 8 y la gráfica 4.

Tabla 8. Población en área de estudio

Tabla 4.1		
Población	Número	Porcentaje
0-14	6724	15
15-29	9468	22
30-59	19989	46
60 o más	7581	17
Total	43762	100
Fuente:Elaboración propia con datos georreferenciados del INEGI		

Grafica 4. Distribución poblacional



Fuente:Elaboración propia con datos del INEGI

Estos datos nos muestran que la mayoría de la población que habita en la zona se encuentra en edad de trabajar ya que poco más del 65% podría considerarse dentro de la PEA además y de acuerdo a los datos de la calculadora DOT desarrollada por IDTP, la población que habita la zona de influencia de Mixcoac se dedica principalmente al sector terciario (ITDP, 2019).

El conocer las particularidades tanto de las viviendas influenciadas por el CETRAM, viviendas heterogéneas en materia de calidad de espacio pero similares en dotación de servicios; como también sobre las particularidades de la población, en su mayoría adultos pertenecientes a la PEA que se desarrollan en el sector servicios; nos puede hacer entender mejor cuales son los requerimientos específicos que una remodelación del CETRAM tendría que tener en cuenta al momento de idearse este nuevo espacio como una nueva centralidad, y a qué agentes se tendrían que involucrar para generar un CETRAM que satisfaga las necesidades reales de la población habitante, por ejemplo, en materia de salud ya que en el índice de desarrollo social es una zona caracterizada por una mala dotación de servicio y acceso a la salud, entre otras cosas.

En el siguiente apartado se analizarán las condiciones actuales del CETRAM, así como también sobre las rutas de camiones que existen, hacia qué áreas están enfocadas y cuál sería la importancia de mejorar el servicio de transporte en esa zona, así como también encontrar cuáles son las principales vías que los camiones utilizan las cuales se vuelven problemáticas por el congestionamiento.

4.1.2 CETRAM

Una vez caracterizada a la población residente en el área de influencia del CETRAM, en este apartado se analizarán las condiciones actuales en las que se encuentra el CETRAM en sí, para eso se utilizarán tanto datos georreferenciados, imágenes satelitales, así como información de campo obtenida directamente.

En la imagen 1 podemos observar una proyección satelital de la localización del CETRAM en Mixcoac. En ella se puede observar las características más relevantes, las primeras 5 líneas rojas de sur a norte son utilizadas como de ascenso de las diversas rutas de camiones, la línea azul, igual dentro del predio, es utilizada para el arribo y el descenso de pasajeros de las distintas rutas. Al norte y ya fuera del predio se localizan dos líneas rojas más, desde donde parten otras rutas de transporte y una ruta de trolebús.

Imagen 1. Localización CETRAM Mixcoac



Fuente: Proyección obtenida desde Google Earth

El polígono amarillo es la continuación de la calle Benvenuto Cellini, la cual es la principal vía de arribo de las rutas de autobús provenientes del poniente, sin embargo, esta sección de la calle es utilizada para el almacenamiento de las diversas unidades que no se encuentran en uso, como se puede ver en la imagen 2. Al mismo tiempo, los cuadrados verdes en la parte superior de la imagen 1 son los dos accesos principales al sistema de metro de la ciudad. Como se puede observar, si bien se encuentran a una distancia muy próxima, están desconectados de una forma directa, lo cual dificulta su integración en condiciones de clima desfavorable o en horarios nocturnos.

Imagen 2. Calle Benvenuto Cellini.



Fuente: Obtenida en el área de estudio.

En lo que respecta a las condiciones que se tiene en las áreas aledañas al CETRAM, se encuentra que existe un área intervenida debajo del puente para negocios formales, sin embargo, en las inmediaciones tanto del CETRAM como del Metro abundan los negocios informales, tanto de alimentos como de mercancías. Como se puede ver en la imagen 3.

Imagen 3. Zona del CETRAM Mixcoac



Fuente: Obtenida en el área de estudio.

Este tipo de negocios abundan no solo en este CETRAM, sino que es un modo predominante que existe alrededor de la mayoría de las estaciones de metro en la ciudad, de ahí se sustentan económicamente diversas poblaciones. La remodelación del CETRAM tiene que tomar en

cuenta a los diversos negocios ya establecidos y generar acuerdos para no ser desplazados, sino todo lo contrario, otorgarles un área con mejores condiciones tanto de espacio como higiénicas para que las poblaciones que se mantienen económicamente de ahí puedan seguir haciéndolo y al mismo tiempo, puedan brindar mejores alimentos y mercancías a los usuarios del CETRAM.

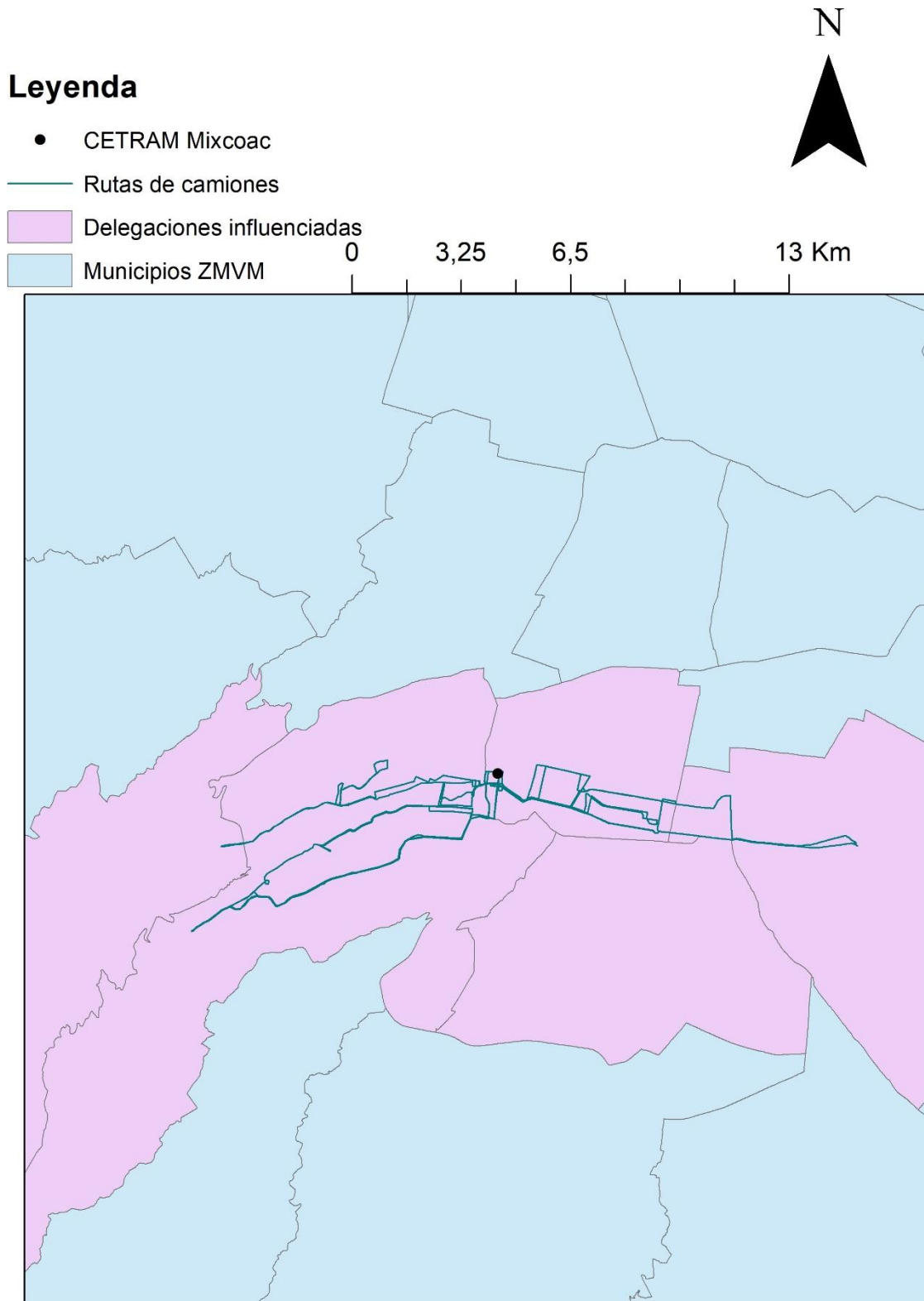
En lo que respecta a las diversas rutas que el CETRAM maneja, se contabilizaron 11 más la línea D del sistema de Trolebús de la ciudad, de las cuales siete rutas se dirigen hacia el poniente utilizando tres avenidas principales: Avenida Santa Lucía, Av. Centenario y Calzada de Las Águilas. Tomando en cuenta la línea del Trolebús, existen cinco rutas que se dirigen hacia el oriente de la ciudad, utilizando principalmente la Avenida Eje 7 Sur y Eje 8 Sur, dos de las principales avenidas conectoras Oriente-Poniente.

El mapa 6 muestra las rutas georreferenciadas de las distintas rutas de transporte, el mapa marca más líneas que las mencionadas (se marcan 22), esto debido a que las calles utilizadas por los camiones varían según si parten o arriban al CETRAM.

Dentro del mapa 6, las delegaciones sombreadas de rosa son las influenciadas por los recorridos de los camiones, estas delegaciones son: Cuajimalpa, Álvaro Obregón, Benito Juárez, Coyoacán e Iztapalapa. Es decir, si bien existen pocas rutas dentro del CETRAM, éstas abarcan un área considerable en sus recorridos Oriente-Poniente.

Una vez ya marcadas las condiciones generales en las que se encuentra el CETRAM en Mixcoac, dentro del siguiente párrafo se revisará el marco legal donde tendría que establecerse la estrategia de un DOT para esta zona. Se revisarán qué secretarías y organismos gubernamentales tendrían que intervenir, revisando las capacidades y limitantes que se tendrían dentro del marco legal actual.

Mapa 6. Rutas de transporte CETRAM Mixcoac



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de (SEMOVI, 2019)

4.2. Marco legal para la aplicación de un DOT

Dentro de este apartado se revisará el marco legal y de políticas públicas donde se tendría que insertar la implementación del DOT en Mixcoac. Debido a que se carece una educación en materia de leyes y reglamentos, la mayor parte de la información consultada proviene de documentos ya escritos como lo es (ITDP, 2017) y (ITDP, 2015), lo anterior debido a que estos documentos ya cuentan con un marco legal establecido para la ejecución de las estrategias.

Al mismo tiempo, y ante el periodo de transición gubernamental tanto federal como estatal, no existen aún (o al menos no han sido publicados) la totalidad de los planes de desarrollo urbano y el programa nacional de vivienda, donde se podrían sustentar este tipo de estrategias. No obstante, se utilizarán las reglas y programas del sexenio anterior y lo recientemente publicado para poder guiar el argumento.

El Programa Nacional de Desarrollo Urbano (2014-2018) plantea en su objetivo 4, como estrategia 4.2, en su línea de acción 1 “Promover la adopción del desarrollo orientado al transporte como un modelo urbano para planear las ciudades mexicanas” (ITDP, 2017) es decir, se planteaba al DOT como forma modelo a implementar dentro de todo el país.

En el contexto actual y dentro del documento “Ciudad de México: Ciudad de la innovación y la esperanza” (Gobierno de la Ciudad de México, 2018b) se establecen los ejes principales donde podría soportarse este tipo de estrategias ya que, en el capítulo “Desarrollo urbano, vivienda y espacio público” se plantea una reformulación de “las diferentes normas e instrumentos de ordenamiento que regulan la intensidad, ocupación y formas de aprovechamiento del suelo y el espacio urbano, así como la transferencia de potencialidades de desarrollo urbano” (Gobierno de la Ciudad de México, 2018b, pág. 19) al mismo tiempo que se plantean 100 mil acciones de vivienda y un “fortalecimiento del Instituto de Vivienda para fomentar la vivienda de interés social, digna e innovadora” (Gobierno de la Ciudad de México, 2018b, pág. 20).

Dentro del capítulo “Movilidad segura, limpia y que disminuya tiempos de traslado” se busca establecer una “Coordinación central que regule e integre el transporte y la vialidad en la Ciudad de México”, también una modernización del transporte concesionado y también se establecerán “nuevos centros de transferencia modal y modernizaremos los existentes para favorecer la transferencia entre sistemas de transporte privado y público” (Gobierno de la Ciudad de México, 2018b, págs. 27-28).

Al mismo tiempo, en el Plan estratégico de movilidad de la Ciudad de México 2019 se plantea como eje priorizar una integración de los distintos sistemas de transporte, promoviendo los viajes a pie, en bicicleta y en transporte público (Gobierno de la Ciudad de México, 2018a).

Es decir, dentro de la administración actual del gobierno de la Ciudad de México se plantea tanto la integración de los distintos medios de transporte público (metro) como privado (concesionado), al mismo tiempo que se busca una remodelación de los CETRAM existentes. Por lo que el planteamiento que se hace aquí va en concordancia con la mentalidad y planes actuales del gobierno en turno. Sin embargo, los programas de reforzamiento al instituto de

vivienda y la integración entre diferentes áreas de transporte aún no han sido concretadas o publicadas.

Las entidades gubernamentales que tendrían que involucrarse para evitar el desplazamiento de la población local y poder atraer y otorgar viviendas a las poblaciones menos favorecidas serían tres. En primer lugar, el INFONAVIT (Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores) el cual actúa como un agente que unifica a los trabajadores, el sector privado y el gobierno para proveer crédito de vivienda a los trabajadores (ITDP, 2017). Otra agencia a nivel federal sería la CONAVI (Comisión Nacional de Vivienda), la cual está a cargo de elaborar el Programa Nacional de Vivienda, así como “desarrollar implementar y promover esquemas, mecanismos y programas para financiamiento, subsidios y ahorro de vivienda” (ITDP, 2017, pág. 62).

Por último y en un nivel local, el Instituto de Vivienda de la Ciudad de México (INVI) “fue creado para satisfacer las necesidades de vivienda de la población que reside en el Distrito Federal, especialmente aquellos con bajos recursos económicos (vulnerables y en riesgo) a través de préstamos” (ITDP, 2017, pág. 62). Esta entidad gubernamental juega un papel preponderante debido a que también sirve como una reserva de tierra urbana y bienes raíces para los desarrolladores privados, por lo que, si el gobierno actual plantea un reforzamiento de esta entidad, se deberá contemplar el uso de estas reservas de tierra para enfocarla específicamente hacia la población con menos ingresos.

Por otro lado, el gobierno ha diseñado diferentes normas para incentivar al sector privado de construir vivienda de interés social, sin embargo, estas normas no han servido para lo que fueron establecidas ya que los desarrolladores privados han sabido aprovecharse de los vacíos legales. El ejemplo más claro de eso es la Norma General de Ordenación 26, la cual fue ideada para facilitar la construcción de vivienda popular en suelo ya urbanizado, en este decreto, la vivienda social no debe de exceder 15 veces el salario mínimo y la vivienda popular no debe de exceder 30 veces el salario mínimo (ITDP, 2017).

Esta norma ha sido criticada fuertemente por la sociedad civil y expertos ya que autoriza que el sector privado le pague al GDF una suma de dinero para la construcción de altura adicionales en los edificios, este dinero se utilizaría para mejoras urbanas. Este proceso sería aprobado por la SEDUVI (Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda), lo cual distanciaría aún más la toma de decisiones de las personas vecinas que realmente viven la dinámica. Al mismo tiempo, esta norma queda por encima de los programas delegacionales y planes parciales, por lo que si la contradicen quedarían sin efecto. Para algunos “esta propuesta de Norma 26 y el nuevo Reglamento de Construcciones aniquila la posibilidad de una planificación urbana racional de largo plazo” (Pascoe Pierce, 2015).

Es decir, los intentos por aplicar una política de incentivos para que el sector privado invierta en vivienda de interés social no han salido como se ha debido, sino todo lo contrario, estos intentos han funcionado como una forma más de especulación de la vivienda que, como ya sea descrito en el capítulo 1, sirve para alimentar la lucha de clases que se vive dentro de las centralidades de la ZMVM.

Otro instrumento que el gobierno local podría utilizar para generar una mejora barrial y un desarrollo urbano mejor planificado, son los Sistemas de Actuación por Cooperación (SAC), los cuales buscan orientar el desarrollo urbano de cierta zona bajo la tutoría de la SEDUVI, posibilitando el desarrollo de obras tanto públicas como privadas “que consoliden una nueva centralidad generando beneficios sociales, urbanos y económicos” (SEDUVI, 2019a).

Este tipo de estrategias ya han sido aplicadas en ciertas zonas de la ZMVM que se busca revitalizar como es el caso de SAC Granadas, SAC Tacubaya, SAC Alameda, entre otros. (SEDUVI, 2019a). Así, el SAC sirve como una bolsa de usos de suelo, para adquisición de privados bajo una normativa de construcción, diseño, uso de suelo especificada por la SEDUVI, estableciendo, por ejemplo, que al menos el 70% del área construida sea para vivienda y el 30% para otros usos (SEDUVI, 2019b).

La utilización de este tipo de instrumentos tiene que ser obligatoria para generar una revitalización urbana más profunda, ordenada y planificada; su utilización puede marcar la diferencia para la generación de nuevas centralidades dentro de los planes gubernamentales de remodelación de los CETRAM, para así poder integrar realmente al CETRAM con el tejido urbano.

Como se ha podido ver a lo largo del trabajo, tanto las remodelaciones de los diversos CETRAM en la ZMVM con un enfoque DOT no han contemplado una recomposición barrial ni vivienda asequible, por lo que solamente empujan el precio del suelo hacia su encarecimiento. Como también, las diferentes políticas de vivienda social que el gobierno local ha implementado han beneficiado solamente a los desarrolladores inmobiliarios dejando (otra vez) de lado a las poblaciones locales y de menores ingresos.

En este sentido, es claro que se requiere replantear la relación público-privada al momento de planear las remodelaciones de los CETRAM con un enfoque DOT, para eso, el siguiente apartado analizará un esquema de financiamiento donde el Estado involucre a más entidades gubernamentales como pueden ser al INFONAVIT para generar una remodelación que contemple y la vivienda social asequible. También una mayor participación de SEMOVI y SEDUVI para la reformulación de la dinámica barrial que se verá afectada a partir de la creación de una nueva centralidad, a partir de la aplicación de SAC. Claro, esto sin olvidar, la importante participación ciudadana bajo procesos democráticos para que así se deje de distanciar el sector público con la población.

4.3 Financiamiento del DOT

Dentro de este apartado se esbozará un esquema de financiamiento para la remodelación del CETRAM Mixcoac, sin embargo, se planteará un modelo donde intervenga una mayor cantidad de agentes para así poder generar mejores mecanismos para obtener mejores resultados tanto en la planeación como en los objetivos que se buscan cumplir.

Para eso, primero identificaremos a los agentes que deberían intervenir en el proceso de remodelación los cuales no se limitan al sector privado como constructor y operador del CETRAM ni al sector público como el proponente de la licitación. En este proceso deben ser

tomados en cuenta la sociedad civil y vecinos de la zona; a los comerciantes formales e informales que trabajan ahí; a los operadores de las diversas rutas. Esto en un primer momento para poder identificar las preocupaciones más próximas que la población que habita, trabaja y convive en esa zona tiene.

Sañudo (2016) ya había identificado la falta de procesos transparentes y democráticos que involucraran a la población y a la sociedad civil en general en la planeación y construcción de las diversas APP que el gobierno de la Ciudad de México ha tenido en los últimos años, en este caso, Sañudo analiza el corredor cultural sobre Av. Chapultepec, señalando que la forma en la cual se ejecutan este tipo de procesos desemboca en un déficit democrático participativo. Lo cual solo llega a repercutir más en la relación que se tiene entre el gobierno en la población en general.

Es en este sentido, que la implantación de un DOT en Mixcoac tiene que tomar en cuenta la voz y las preocupaciones que la población tiene con respecto a estos temas. El artículo 7 del Reglamento de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal otorga a la SEDUVI la capacidad rectora de organizar reuniones de vecinos, de órganos de representación ciudadana, talleres y consultas públicas (Gobierno de la Ciudad de México, 2018).

En un segundo momento, se debe involucrar al INFONAVIT con la finalidad de otorgarles la tarea de desarrollar lo que el gobierno en turno denomina “vivienda de interés social digna e innovadora” (Gobierno de la Ciudad de México, 2018b) en este sentido, se debe plantear como uno de los objetivos principales que la remodelación de este espacio traiga consigo la dotación de vivienda dirigida hacia los grupos con menores ingresos, para de esta forma crear mecanismos de inclusión dentro de la ciudad y poder reducir en cierta medida los traslados y sus costos para esta población.

Ya en un último momento, entraría ya el sector privado, tanto el sector financiero como la empresa desarrolladora licitante. Es claro que una de las principales problemáticas que surgen es al momento de financiar la obra a largo plazo, proceso ya descrito en páginas anteriores. En ese sentido puede parecer un poco utópico que se desaparezca la forma en la cual el sector privado consigue la rentabilidad, nos referimos a la plaza comercial. Sin embargo, el modelo de desarrollo de esta plaza comercial no tiene que reducirse al mismo modelo homologante que se esparce por las diversas ciudades de América Latina (Gazca Zamora, 2017).

Al contrario, tomando en cuenta las características de la población residente, las escuelas próximas al CETRAM y la economía informal que se presenta en la zona, la rentabilidad puede ser canalizada a partir de otros métodos, como pueden ser la asimilación del comercio informal dentro del espacio del CETRAM o la creación de espacios de cultural estudiantil. Lo anterior no quiere decir que no deban de existir comercios o tiendas de cadena internacional, sino que éstas no tienen por qué estar peleadas con una economía más inclusiva que tome en cuenta a la población originaria tanto la que habita como la que trabaja en la zona.

Estos agentes pueden tener una mayor participación e injerencia en la planificación urbana de la zona mediante la utilización de un SAC, donde en los lineamientos esté contemplado la

construcción de vivienda social en algún porcentaje para los desarrolladores. O bien, generar un sistema de subsidio a la renta para que ciertos grupos focalizados de menores ingresos puedan acceder a una vivienda cercana al CETRAM.

En este tema, el gobierno debería tener una mayor participación y visión con el fin de generar una planificación a largo plazo mediante los lineamientos y una actuación directa en los mercados de vivienda. Algo que resulta posible si se plantea dentro de la agenda política, los instrumentos e instituciones existen, pero se debe gestionar la cooperación entre estos.

Es así como podemos aquí esbozar un pequeño esquema de fideicomiso donde tanto el gobierno como el sector privado pongan recursos para la mejora de los espacios y el beneficio de la población con menores recursos; y no se limiten simplemente a la creación de espacios que maximicen la rentabilidad a costa de todo.



En primer lugar, existirían tres fideicomitentes los cuales aportarían partes diversas del presupuesto total, según la función que cumplan en el proyecto. El Gobierno de la Ciudad de México pondría el activo físico, es decir, el terreno del CETRAM. El sector privado pondría los fondos de construcción y el INFONAVIT pondrían los recursos necesarios y los lineamientos para el desarrollo de vivienda en el terreno. Dentro del patrimonio se tomarían en cuenta tanto el activo físico como los recursos financieros para el desarrollo. Por último, los fideicomisarios serían el INFONAVIT con el otorgamiento de la vivienda social o de un subsidio a la renta, el CETRAM con la remodelación del espacio acorde a las necesidades ya previstas y por último el sector privado, con los recursos provenientes de la renta de locales y otras formas de rentabilidad ya mencionadas (como los espacios culturales).

Una vez establecidos el marco legal, las instancias gubernamentales, privadas y de la sociedad civil y esbozado el esquema de financiamiento, tomando en cuenta la mayor cantidad de agentes que se verían afectados y beneficiados por la obra, dentro del siguiente apartado estableceremos una imagen objetivo para el desarrollo del CETRAM en Mixcoac.

4.4. Imagen objetivo de un CETRAM modelo en Mixcoac

Ya hemos analizado a la población, las características principales del CETRAM, el marco legal e institucional donde se insertaría la estrategia de implementación y hemos realizado un corto esbozo de lo que sería un posible esquema de financiamiento mediante un fideicomiso donde participasen una mayor cantidad de agentes gubernamentales y civiles para así democratizar de una mejor forma la toma de decisiones y el futuro de la nueva centralidad en Mixcoac.

En este sentido, este último apartado sentará ciertos lineamientos los cuales se creen apropiados seguir para la implementación de un DOT en esta zona en específico. Para eso, utilizaremos el documento DOT Estándar realizado por (ITDP, 2015) ya que tiene una amplitud de variables que se tienen que considerar. Al mismo tiempo, recomendaremos tres principios básicos para democratizar el rumbo del proyecto, los cuales son: participación ciudadana, principio de sustentabilidad y la accesibilidad. Lo anterior con la finalidad de considerar un marco más amplio y con una visión a más largo plazo y que al mismo tiempo se inserte en una dinámica bien recibida en el contexto actual.

El documento DOT Estándar considera ocho principios básicos a tomar en cuenta al aplicar una estrategia DOT, estos puntos son desarrollados en el apartado 2.3.2 del presente trabajo, por lo que aquí nos limitaremos a nombrarlos y a señalar dos temas que aquí se consideran importantes para el caso de Mixcoac. Los ocho principios son: Caminar, pedalear, conectar, transportar, mezclar, densificar, compactar, cambiar.

El primer tema por señalar, relativo a los establecimientos y vivienda ya construidos y proyectados (es decir, activos físicos), es el referente al principio Mezclar, esto con motivo a que dos de las variables que utiliza están referidas a una mayor inclusión de personas de distintos niveles de ingreso, esto con la medición de la vivienda asequible y una mejora o preservación de los servicios y comercios existentes dentro de la zona en los objetivos 5.B.1 y 5.B.2 (ITDP, 2015, págs. 69-73). Dentro de este punto encajaría la participación de los diferentes organismos gubernamentales dedicados a la provisión de vivienda para la población y al mismo tiempo la inclusión de los diferentes tipos de comerciantes y trabajadores que se encuentran dentro del CETRAM, como los dedicados al comercio informal.

El segundo tema involucra al transporte y movilidad en sí, es decir, se enfoca a cómo es que la población se puede mover dentro de la zona de influencia buscado que se aproveche y beneficie a la mayor cantidad de población que se encuentra en la zona, sea residente o commuter. Estos dos principios del DOT Estándar son: caminar y pedalear.

El primer principio, caminar; debería ser de los principales pilares dentro de la modificación y adaptación barrial al momento de generar un reordenamiento por el DOT. La medición estándar toma en cuenta la seguridad y accesibilidad de las vías peatonales, y también la sombra y refugio producto de árboles urbanos u otro método. En el caso de Mixcoac, al ser un CETRAM tan cercano a vías rápidas en el uso de automóvil, resulta necesario considerar como prioridad la inclusión de vías peatonales seguras, incluyentes y que otorguen sombra o refugio con el fin de promover un mayor uso de la vía pública.

El segundo principio, pedalear. Se incluye dentro de este segundo tema por dos principales razones, el primero es otorgar una mayor seguridad a la población que ya realiza sus recorridos en este medio de transporte. La segunda razón es fomentar un mayor uso de este medio de transporte, esto principalmente debido a la gran cantidad de población joven que realiza sus actividades escolares en la zona y al mismo tiempo, incentivar a la población residente a una mayor cantidad de opciones de transporte. Para eso la medición estándar del DOT propone dos indicadores a tomar en cuenta, una ampliación de la red ciclista dentro del

área de influencia y estacionamientos para bicicletas tanto en estaciones de transporte público como en edificios. Es importante generar tanto calles seguras que unan a las distintas escuelas o unidades habitacionales como una red de estacionamientos públicos para bicicletas a lo largo de los puntos importantes del área de influencia. Valdría la pena también tomar en consideración una mayor cobertura de servicios de bicicleta pública en la zona debido a la cantidad de commuters que llegan a la zona.

Una vez considerados los dos temas a tomar en cuenta de la medición estándar del DOT, se señalarán tres principios que puedan democratizar y vislumbrar a largo plazo el rumbo del proyecto. Estos principios son: participación ciudadana, sustentabilidad e inclusión.

El primero de ellos, como hemos visto, debe de incluir tanto a residentes como a transportistas y comerciantes de la zona por varias razones. La primera es que son los principales beneficiados o perjudicados de cualquier modificación que se le haga a la zona. Al mismo tiempo, dada la cotidianeidad que existe en el CETRAM, son también una fuente de información preciada sobre las distintas dinámicas que se viven en ese espacio. Estos procesos de participación deben ser organizados bajo la dirección de la SEDUVI, debido a las facultades que posee (Gobierno de la Ciudad de México, 2018).

El segundo principio que debe tomarse en cuenta es el de sustentabilidad¹³, esto con el fin de ampliar la visión en el tiempo que este proyecto generará. Para eso debe tomarse en cuenta tanto métodos de construcción que minimicen el impacto ambiental, como también mecanismos que permitan recuperar recursos naturales como lo son las plantas y el agua. La modelación del espacio con un fin de recuperación hídrica de las precipitaciones o que busque un mayor uso de vegetación urbana para aumentar el confort como propone (Barradas, 1991).

El tercer principio es el de la accesibilidad, esto visto desde dos perspectivas. En primer lugar, enfocada hacia las personas con alguna discapacidad física, ya que se considera que son grupos vulnerables e invisibilizados dentro de las políticas públicas. El INEGI estima que cerca del 6.4% de la población nacional vive con algún tipo de discapacidad, estamos hablando de 7.65 millones de personas, las cuales en su mayoría son personas mayores a 60 años (52.1%) y se encuentran en una condición de pobreza (54.1%) (Gobierno de México, 2018). Es importante un cambio de política y visión donde se priorice la seguridad y accesibilidad a las poblaciones más vulnerables, en este caso, al acceso de transporte público y uso de los espacios públicos.

El segundo enfoque se centra en la accesibilidad en el diseño del CETRAM en cuestión de señalética tanto interna del CETRAM como de las diferentes rutas de transporte existente. Los CETRAM actuales carecen de un sistema de señalética fácil de interpretar, haciéndolos espacios inaccesibles para personas ajenas a esos entornos. En este sentido, un CETRAM

¹³ Aunque existe un amplio debate sobre los términos sustentabilidad/sostenibilidad, no es el objetivo de este trabajo profundizar más, esto debido a que aquí simplemente se considera la visión a largo plazo que estos enfoques obligan a considerar en el proceso de adopción de estas estrategias.

bien diseñado y señalizado puede generar incentivos para mayor aprovechamiento de los espacios.

Los tres principios anteriores nos pueden servir como guía al formular las políticas públicas y las visiones que se deben de tener para beneficiar y tomar en cuenta a la mayor cantidad de personas y buscar mecanismos que incluyan a poblaciones vulnerables y que al mismo tiempo, se considere que esta construcción de infraestructura durará varias décadas para que la búsqueda de una mayor sustentabilidad sea la prioridad en el proyecto.

4.5 Reflexiones finales del capítulo

A lo largo de este capítulo se han abordado diferentes aspectos para considerar al momento de generar un DOT en el CETRAM de Mixcoac, esto con el objetivo de en un último momento generar una visión ideal de lo que a nuestro parecer debería incluir la remodelación del CETRAM con una visión DOT más amplia.

En un primer momento se observaron las características de la población residente y los commuters que llegan a diario a la zona, en este sentido se detectó una población mayoritariamente joven (de 30 a 59 años), la cual se especializa en el sector servicios. En materia de vivienda, encontramos una heterogeneidad marcada entre las distintas colonias que se encuentran en el área de influencia del CETRAM, esta heterogeneidad se encuentra principalmente cuando comparamos la delegación Benito Juárez y Álvaro Obregón.

Posteriormente se analizaron las condiciones generales en las que se encuentra el CETRAM Mixcoac, esto mediante un análisis de campo en la zona y utilizando datos georreferenciados. Se pudo identificar la importancia del CETRAM como conexión Oriente-Poniente al sur de la ZMVM y las diferentes rutas existentes. A su vez, pudimos reconocer varias carencias existentes en materia sanitaria, regulatoria y de espacio que se viven a diario en el CETRAM.

Como tercer elemento se buscó el marco legal y regulatorio donde la estrategia DOT se insertaría dentro de las regulaciones y leyes vigentes en la ZMVM. Aquí se encontró que tanto la administración pasada como la actual busca un mejoramiento de los CETRAM como parte de la política de movilidad. Al mismo tiempo, se identificaron varios actores que pudiesen participar en una reformulación más profunda de este espacio, donde se encontró que la SEDUVI tiene la capacidad de focalizar y canalizar la participación ciudadana y darle un mayor peso y el INFONAVIT como agentes que pudieran otorgar mecanismos y recursos para la construcción de vivienda asequible en la zona de influencia.

Un cuarto elemento abordado a lo largo del capítulo fue un esbozo de un posible esquema de financiamiento para el CETRAM Mixcoac, donde se involucren una mayor cantidad de agentes como el INFONAVIT y la SEDUVI, para que, junto con el sector privado, se pueda generar un desarrollo con una mayor perspectiva democrática y transversal en materia de ingresos, un desarrollo que no solamente priorice la maximización de la rentabilidad económica sino que también contemple un mayor beneficio social con la construcción de espacios nuevos para vivienda pero también espacios de cultura para uso de la población.

Dentro de este fideicomiso se busca que los agentes gubernamentales participen más no solo mediante una mayor regulación y normas, sino mediante una mayor aportación en cuestión de recursos para así priorizar y dar peso a las variables sociales y no solamente las económicas.

Por último, se estableció una imagen objetivo del CETRAM visto como una nueva centralidad dentro del área de Mixcoac. Se propusieron una mayor seguridad y accesibilidad peatonal en el área de influencia, al mismo tiempo una ampliación de la red ciclista de la zona incluyendo lugares seguros de estacionamiento y conexiones directas entre el CETRAM y las distintas escuelas y unidades habitacionales. Todo esto siguiendo tres principios que consideramos básicos en cuestión de democratización y planeación a largo plazo del proyecto.

En primer lugar, una participación ciudadana mayor y transversal, esto es, que involucre a la mayor cantidad de gente pero que al mismo tiempo diversifique las opiniones, tomando en cuenta tanto a residentes, como commuters, transportistas, comerciantes, etc. En segundo lugar, el principio de sustentabilidad, para así reformular la visión a largo plazo que la nueva infraestructura pública debe de tener, a nuestro parecer, debe planificarse para usarse las próximas décadas, por lo cual debe de tener una estructura adaptativa que busque el mejor manejo de los residuos y recursos. En tercer y último lugar, la búsqueda de un diseño que busque dar accesibilidad a una mayor cantidad de personas, ya sean a personas con discapacidad como de gente ajena al CETRAM.

Aunque la complejidad de una buena implementación de una estrategia DOT en cualquier espacio de la ZMVM rebasa por mucho el trabajo realizado a lo largo de este capítulo, el objetivo de éste no es ser aplicable al 100%, sino establecer bases y líneas de acción para generar una estrategia que involucre a más agentes gubernamentales y civiles, y que al mismo tiempo busque reducir los efectos negativos que este tipo de desarrollos tienden a generar debido al aumento del precio del suelo en las áreas de influencia.

Este tipo de estrategias dentro de las ciudades latinoamericanas enfrentan mayores problemas de los contemplados para la aplicación en las ciudades de países centrales, por lo mismo no pueden aplicarse al pie de la letra ya que los efectos generados serían contrarios a los buscados en un primer momento, el desplazamiento de población sería uno de ellos, pero no el único.

Al mismo tiempo, si bien este tipo de estrategias puede beneficiar a las zonas de influencia, es claro que, a un nivel de análisis de zona metropolitana, funcionaría como una estrategia secundaria en el plan de vivienda y movilidad. La prioridad debería ser la ampliación de la red de transporte público a zonas que actualmente no poseen las condiciones mínimas de transporte. La densificación no puede ser único eje de la política urbana debido a que la urbanización en las ciudades latinoamericanas no responde a las mismas dinámicas que en las ciudades centrales, esto no quiere decir que la densificación pierda relevancia, sino que se debe ampliar hacia una visión metropolitana más completa.

Este capítulo ha tratado de considerar la especificidad de la zona en donde se busca implementar esta estrategia, sin embargo, se concluye que en esta estrategia deben de tener una mayor participación los agentes gubernamentales y civiles para así poder tomar en cuenta la mayor cantidad de visiones. Sin embargo, este tipo de estrategias sólo pueden funcionar si son parte de una política integral más amplia en materia de vivienda y transporte.

Conclusiones generales

A lo largo de este trabajo se pretendió la construcción paulatina de una visión heterodoxa en relación con la “cuestión urbana”, todo esto con la finalidad de poder comprobar la hipótesis del trabajo la cual radica en analizar al Desarrollo Orientado al Transporte como una herramienta posible dentro de la Ciudad de México y otras ciudades primadas latinoamericanas para así generar una mayor distribución e igualdad socioespacial y evitar procesos de desplazamiento y gentrificación.

Para poder concluir con la respuesta a esta hipótesis el trabajo está dividido en 4 capítulos, cada uno con un desarrollo y objetivo propios, al mismo tiempo que con conclusiones parciales.

El primer capítulo, titulado “Estructuralismo y Ciudad Neoliberal” pretende la construcción por niveles de un marco de entendimiento específico de la realidad urbana latinoamericana. Comenzando por la revisión teórica de los principales planteamientos del llamado estructuralismo latinoamericano y la teoría marxista de la dependencia. Se revisaron conceptos como el detrimento de los términos de intercambio (Prebisch, 1949), subdesarrollo (Furtado, 1964 [1961]), heterogeneidad estructural (Pinto, 1998 [1970]), dependencia y superexplotación laboral (Marini, 2015 [1973]). Esto con el objetivo de poder entender en un primer momento que la morfología urbana que se presenta dentro de América Latina parte de las distintas estructuras económicas que los países desarrollaron históricamente, por lo que se hace énfasis en su unicidad y la dificultad que existe en utilizar el análisis de países centrales en contextos distintos.

Una vez establecido el carácter general económico de los países latinoamericanos el análisis se centró en los efectos espaciales de estas especificidades, caracterizando a la urbanización vivida en la región como dependiente y primada (Quijano, 1976), esta se puede resumir por una migración campo-ciudad específica (Castells, 2014 [1974]) focalizada en los antiguos enclaves comerciales coloniales, ahora vueltos capitales de los países latinoamericanos. Estas ciudades, con el paso del tiempo, se volvieron aglomeraciones varias veces más grandes que la segunda ciudad en población, generando una dinámica específica de centralidad a nivel nacional aumentando la heterogeneidad entre las regiones.

Dentro de esta dinámica de primacía el papel del Estado ha cambiado según el contexto histórico, pasando de ser el guía y promotor de una industrialización y desarrollo a mitades del siglo XX a convertirse en un administrador de riesgos y contratos para el sector privado (Raco, 2013) (Ramia, 2002). Esta nueva condición, con su respectivo cambio ideológico y de prioridades, marca el inicio de la llamada Ciudad Neoliberal. La cual es el principal agente que promueve un tipo de desarrollo específico, basado en la priorización del sector privado sobre el público, a partir de la premisa de eficiencia económica.

Dentro de la ciudad neoliberal es donde se comienzan a promover dinámicas específicas como una mayor segregación socioespacial a raíz de la crisis de los medios de consumo colectivo (Jaramillo, 1981) que las ciudades viven, al mismo tiempo, la priorización de nuevos espacios de consumo como la forma en la cual se reducen las relaciones sociales

complejas a meros intercambios comerciales, frente a un detrimento del espacio público como espacio de generación de comunidad.

Esta nueva dinámica neoliberal no se podría entender sin adentrarnos a conceptos como financiarización y la gentrificación, es decir, las dinámicas económico financiero que rigen los nuevos cambios en la morfología de la ciudad. Esta financiarización, entendida como el aumento de importancia del sector financiero en un mayor número de aspectos de la vida social y económica es el principal motor de los cambios urbanos en la actualidad. El exceso de liquidez que se vive en la actualidad en los mercados financieros se canaliza a partir de distintos esquemas y vehículos para así poder valorizarse, uno de los principales que se viven en el caso mexicano son las FIBRAS (Fideicomiso de infraestructura y bienes raíces), las cuales funcionan para mantener la rentabilidad del sector inmobiliario a costa de promover una mayor segregación socioespacial e intensificar la lucha de clases interna.

Los nuevos espacios construidos mediante estos nuevos vehículos y esquemas se insertan bajo una lógica internacional la cual se espacializa en un primer momento en los centros históricos, transformándolos en espacios homogéneos donde un tipo específico de turismo y las empresas transnacionales se benefician de los nuevos cambios, proceso denominado “disneyficación” por Harvey (2012). Una vez consolidado este proceso de inversión inmobiliaria, comienza su proceso de expansión en antiguos espacios centrales en detrimento, colonias obreras o con un capital simbólico específico se ven afectadas por la entrada masiva de capital y, al mismo tiempo, de nuevas dinámicas sociales ajenas a ese espacio, este proceso, conocido como gentrificación (Smith, 2002, 2012) se analiza no sólo como la lucha de clases interna entre capital y sus dueños contra los habitantes de la ciudad, sino que involucra el desplazamiento de la población de estratos más bajos debido al aumento continuo del precio de renta y de los servicios provistos.

La gentrificación como proceso global presenta varias características específicas dentro de las ciudades latinoamericanas, el poblamiento por la clase media y no por las altas (Paulsen, 2014) y las resistencias específicas a partir de la religión (Delgadillo, 2017) son algunas que se mencionan en el capítulo.

Sin embargo, y además de la lucha interna vivida en la ciudad, la primacía urbana latinoamericana ha llegado a tal nivel que la mancha urbana ha rebasado los límites administrativos originales, creando nuevas necesidades de cooperación en diversas materias y la homogenización de la jurisprudencia entre diversos estados del país.

En este sentido, el capítulo 2 titulado “Coordinación metropolitana y movilidad en la Ciudad de México. Buscando la viabilidad en economías dependientes” se centra en analizar esta problemática en dos formas distintas. En primer lugar, se hizo el análisis partiendo de la condición latinoamericana haciendo énfasis en la ZMVM como objeto específico de estudio, donde se encontró un análisis perenne de la problemática a partir de la revisión de distintos PDU (programa de desarrollo urbano) y PTM (programa de transporte y movilidad) (Schteingart & Ibarra, 2016). Teniendo las soluciones de cooperación en materia de servicios, vivienda y transporte, sin embargo, dejando de lado la agenda política, es decir, dejando el documento como buenos deseos más que como un plan realizable.

En un segundo momento del capítulo se hizo un análisis geográfico y cuantitativo en materia de vivienda y transporte comenzando por señalar las diferentes localizaciones de vivienda y trabajo, haciendo hincapié en los distritos expulsores y receptores de población. Aquí se pudo apreciar la importancia real que tienen las 16 delegaciones pertenecientes al Distrito Federal (Ahora Ciudad de México) en relación con los 60 municipios pertenecientes al Estado de México e Hidalgo que conforman la ZMVM. Esta importancia se traduce en un centro de atracción de hasta el 30% de los viajes totales de alguna región de la ZMVM, al mismo tiempo, y precisando más el análisis, se encuentra que solamente 5 distritos (localizados en tres delegaciones) concentran el 17% de los viajes diarios, es decir, existe una concentración muy fuerte dentro de la ZMVM en la dinámica de traslado vivienda-trabajo.

En un tercer momento se hizo la revisión a partir de los datos de la EOD-ZMVM realizada por el INEGI y el II-UNAM sobre la modalidad y el tiempo de traslado promedio. En este análisis se pudo encontrar el predominio de viajes mediante el transporte colectivo/micro más del 50% de los viajes de un día, en segundo lugar, se encuentra el automóvil privado con 30% y el Metro con un 23%. Es decir, dentro de la ZMVM solamente un porcentaje reducido de los viajes se realiza en transporte privado, es clara la importancia del transporte público en la dinámica diaria de la ciudad, sin embargo, existe una priorización política y presupuestaria, además de aspiracional, de beneficiar al automóvil privado frente al resto de los transportes (Lozano, Guzmán, Camacho, & Miranda, 2018).

Esta priorización se puede ver en la construcción de diversos corredores viales exclusivos para automóviles en las últimas administraciones frente a un abandono total del transporte público preponderante (Colectivo/Micro) y un avance muy pequeño en materia de transporte público masivo (BRT y Metro).

Focalizando el análisis al impacto directo del automóvil privado nos encontramos que es el medio de transporte con menor eficiencia energética viaje/persona/día (Ibarra & Lezama, 2008), el medio de transporte que más contamina y que causa más congestión. Al mismo tiempo, y espacializando los viajes realizados, se puede notar el carácter de clase que este medio de transporte tiene, siendo los distritos del poniente de la ZMVM (los que tienen un mayor ingreso) los que concentran la mayoría de los viajes en este medio, y los distritos periféricos de menores ingresos donde el automóvil representa un porcentaje marginal.

Esta priorización del automóvil privado frente al transporte público deja ver de forma muy clara el carácter de clase que las diversas políticas urbanas tienen, dejando de lado y en abandono las diversas necesidades que la mayoría de población tiene en materia de transporte en beneficio de un pequeño sector de la población.

Es así como en el tercer capítulo titulado “Desarrollo Orientado al Transporte. Surgimiento y experiencia” se aborda una de las estrategias que se presenta como una solución a este problema de vivienda-transporte, el DOT. Esta estrategia consiste en hacer un uso más eficiente de los espacios ya construidos alrededor de las estaciones de transporte masivo (ITDP, 2017). Esta estrategia es producto del trabajo de varios organismos e institutos internacionales como el Banco Mundial, ITDP y WRI.

La preocupación central en torno al capítulo es identificar posibles problemáticas características del subdesarrollo latinoamericano al momento de aplicar este tipo de estrategias: en materia de precio del suelo, esquemas de financiamiento y en el papel y poder que tiene el Estado latinoamericano en generar un desarrollo urbano territorial exitoso.

Es así como en el primer momento del capítulo se identificaron los orígenes y las preocupaciones iniciales que existían en torno a la problemática urbana de principios del siglo XXI, visión propuesta por organismos multilaterales internacionales con una visión si bien rigurosa faltante de una propia caracterización de las ciudades latinoamericanas, cerrando sus ejemplos a ciudades centrales, las cuales se organizan de forma distinta.

Posteriormente y ya abordando al Desarrollo orientado al transporte (DOT) como tema central, se analizaron distintas mediciones de esta estrategia tanto en materia de aplicación, con el marco 3V, así como de evaluación, con el DOT Estándar. Este último siendo la referencia por seguir debido a la amplitud de variables que utiliza, ya que contempla el acceso a vivienda asequible y la convivencia entre distintas clases (ITDP, 2014).

En el tercer momento del capítulo se revisaron diversas experiencias internacionales en la aplicación del DOT, revisando el caso de éxito del esquema R+P de Hong Kong el cual ha funcionado gracias a las características geográficas y estatales que la ciudad tiene, siendo una ciudad con poca área urbanizable y la tierra propiedad estatal. También se revisó el caso de Metrovivienda en Bogotá, proyecto que buscaba la integración de vivienda social con el transporte público, sin embargo, esta experiencia presentó mayores limitaciones debido tanto a factores políticos, como los cambios de gobierno, como a factores financieros para poder mantener el proyecto a largo plazo.

Por último, se hizo referencia a un ejemplo dentro de la ZMVM, la remodelación del CETRAM Rosario, revisando los planes a largo plazo implementados por el Estado en materia de aplicación de un DOT, los distintos esquemas de financiamiento de estos proyectos en materia de concesiones, inversión y costos financieros, como también el alcance que el gobierno local tiene al momento de querer generar una reestructuración urbana.

Se llegó a la conclusión que, si bien los principios del DOT son aplicables a las ciudades primadas latinoamericanas en cuestión de hacer un uso más eficiente de los espacios limitados alrededor del transporte público, no deben generalizarse ni tratar de emular a las ciudades centrales, debido a las diversas limitantes estructurales que las ciudades latinoamericanas tienen en materia financiera y de poder estatal. Al mismo tiempo, este tipo de estrategias puede funcionar sólo como parte secundaria de una estrategia mayor si se quiere evitar una mayor expansión urbana, ya que ésta no responde solamente a una dinámica interna.

El cuarto y último capítulo titulado “Caso de Estudio: CETRAM Mixcoac. Generando un posible DOT” es una aproximación directa a un problema existente dentro de la realidad urbana de la ZMVM, la problemática relación entre los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) y su entorno de influencia. Dentro de este capítulo se buscó generar un posible esquema de DOT a partir de las limitantes estructurales que la ZMVM tiene como ciudad,

intentando priorizar la construcción de vivienda social y espacios públicos antes que otro espacio de consumo en la ciudad.

En este sentido, en un primer momento se determinó el área de influencia del estudio, señalando las razones por las cuales se eligió ese espacio a analizar. También caracterizando la situación actual de la población y vivienda que habita en la zona y revisando las diferencias socioespaciales que la población vive dentro de un área relativamente pequeña, teniendo colonias con una alta calidad de vida en colindancia con colonias empobrecidas en cuestión de servicios. Para poder así llegar a la situación que el CETRAM tiene en la actualidad, su situación de abandono en mantenimiento y organización, las diferentes poblaciones que conviven y trabajan a diario en el CETRAM y el alcance en transporte que tiene con sus 12 rutas de transporte que tiene.

Una vez caracterizada la vivienda y población residente, el espacio que ocupa el CETRAM y las dinámicas existentes. En la segunda parte del capítulo se buscó revisar desde el marco legal para la aplicación de un DOT, siguiendo documentos ya elaborados por ITDP (2015, 2017), donde se señalaron los diversos organismos estatales y agentes privados y sociales, así como algunos instrumentos legales existentes que pueden servir para poder generar un DOT exitoso.

En este caso la SEDUVI debe servir como guía en materia de negociaciones, reuniones y consensos con los agentes sociales y privados, así como también para aplicar instrumentos como los Sistemas de Actuación por Cooperación (SAC) los cuales pueden orientar el desarrollo urbano de una forma planificada. Al mismo tiempo el INFONAVIT es el agente que puede entrar para poder generar el esquema de vivienda asequible en la remodelación del CETRAM mediante un subsidio a la renta.

En este caso se crearía un fideicomiso entre el Gobierno local, el sector privado y el INFONAVIT, donde el activo físico sea otorgado por el gobierno, los recursos financieros por el sector privado y el INFONAVIT subsidiaría la renta de la vivienda en construcción, cabe señalar que para poder lograr esto se requerirían algunas modificaciones en los códigos vigentes, sin embargo, podría lograrse.

Por último, se estableció una imagen objetivo de la remodelación del CETRAM, proponiendo una mayor seguridad y accesibilidad peatonal en el área de influencia, siguiendo tres principios que se consideran básicos en cuestión de democratización de las decisiones y planeación a largo plazo. El primero es una participación ciudadana mayor y transversal, el segundo es la sustentabilidad como visión a largo plazo de la infraestructura y en tercer lugar la accesibilidad tanto a personas con discapacidad como también a la gente ajena al CETRAM.

La conclusión más general de este trabajo se puede reducir a dos ejes principales, por un lado, que los planteamientos DOT tienen principios fundamentales al momento de mejorar la eficiencia del espacio urbano, sin embargo y por el otro lado, estos principios no se pueden aplicar sino es mediante un papel activo del Estado dentro de la planeación, regulación y participación como agente. En el caso de las ciudades primadas latinoamericanas y

principalmente en la ZMVM, se viven dinámicas específicas en materia de expansión urbana, planeación, control territorial y capacidad estatal, producto de una formación histórica particular.

En este sentido, la recuperación del Estado tiene que ser el paso inicial y principal si se quiere tener un contrapeso a las dinámicas de mercado que han desplazado y creado una segregación socioespacial mayor. Solamente con un Estado participativo se pueden atacar e intentar contrarrestar las dinámicas características de la ciudad neoliberal.

Al mismo tiempo y dentro de la reestructuración que el gobierno local debe de tener se tiene que hacer hincapié en la necesidad de una mayor integración metropolitana. En la actualidad existe una gran cantidad de agentes en posiciones desiguales en aspectos financieros y de población, las decisiones en cualquier aspecto de la vida metropolitana tienen que acoplarse a jurisprudencias de tres estados distritos y 76 municipios, esto se torna una tarea muy complicada al momento de no interferir ni contradecir las distintas jurisprudencias. Con una integración a nivel de un gobierno metropolitano se podrían hacer frente de mejor forma a las distintas problemáticas que la población vive en materia de vivienda y transporte.

Aunado a esto, existen dos problemáticas existentes que no se solucionarán mediante la política de densificación ni con la integración vivienda-transporte. La primera problemática es la relativa a la falta de transporte público masivo a nivel metropolitano, nos referimos específicamente al Metro, ya que este se ve acotado en la mayoría de sus estaciones al interior del llamado Distrito Federal, solamente teniendo dos líneas de metro que cruzan el límite administrativo, la línea A hacía el Noreste y la línea B hacia el oriente de la ciudad.

Como se pudo ver en el mapa 3 del apartado 2.2.2, el alcance que esta red tiene a nivel metropolitano está muy limitado, dejando a la mayor parte de la población fuera del área de influencia, por lo cual están condicionados a utilizar otro medio de transporte para sus trayectos diarios o a no movilizarse a distancias lejanas de sus viviendas, debido a la falta de accesibilidad hacia las zonas con mayores empleos. Esta falta de transporte masivo metropolitano puede ser una de las principales explicaciones del porqué solamente el 20% de los viajes diarios se realizan en este medio de transporte.

Esto nos lleva a la segunda problemática, la cual es referente al medio de transporte que más se utiliza en los trayectos diarios y que al mismo tiempo presenta una condición de abandono notable, hacemos referencia al Colectivo/micro, el cual absorbe poco más de la mitad de los trayectos diarios, sin embargo, las condiciones en las cuales se realizan los viajes son inseguras tanto en materia de infraestructura como en la inseguridad que se vive dentro de la ciudad.

La búsqueda de esquemas financieros sostenibles en el largo plazo que permitan la renovación de la flota vehicular ya sea concesionando la totalidad de las rutas o buscando una mayor intervención y relación entre los concesionarios individuales y el gobierno local es de suma importancia si se quiere reducir la seguridad y redignificar al transporte público de la ciudad.

Además de la renovación vehicular del Colectivo/micro, se debe de dotar al sistema de una mayor accesibilidad, como se mencionó en el capítulo 4, en este sentido no solo se hace referencia a la accesibilidad relacionada con las personas con discapacidad, sino que este tipo de transporte carece de rutas y horarios establecidos en mapas en las distintas paradas, si es que estas siquiera existen. Esto hace que el mayor medio de transporte en la ciudad sea al mismo tiempo un transporte poco confiable, lo cual lo dota de un estigma negativo, haciendo que sea un transporte que sólo se usa porque no existe otra opción.

Aunque estas dos problemáticas no sean el tema central de la investigación, son dos conclusiones que surgieron en el proceso de elaboración. Resolver estas problemáticas solo se puede dar si es que se cambia el paradigma vigente de la movilidad urbana, es decir, el automóvil privado como eje central de la política pública.

Dentro de este trabajo se revisaron las consecuencias que este paradigma ha traído en la materia de movilidad y contaminación, siendo uno de los principales problemas que aquejan a la ciudad en la actualidad. El cambio de política que tiene que existir debe girar en este sentido, la priorización presupuestaria y de planeación hacia el transporte público (preferentemente masivo) en detrimento de los espacios exclusivos para automóviles particulares.

Priorizando al transporte público y haciéndolo de calidad, la crisis ambiental urbana que la ZMVM vive en la actualidad se puede comenzar a revertir, para eso se tiene que plantear una recomposición de la estructura y las lógicas en las cuales la ciudad funciona, es decir, la lógica neoliberal.

El Estado tiene que ser el agente que canalice los esfuerzos y las inversiones públicas y privadas en una agenda de planeación a largo plazo que permita un mejor funcionamiento de toda la zona metropolitana, sin buscar la valorización del capital como objetivo principal, sino buscando la mejoría de la población en general la cual, fuera de ciertas zonas específicas, se encuentra en un estado de precarización continua.

El transporte público y la mejora de la movilidad, si bien sólo es una parte de toda la realidad urbana, sin embargo, puede otorgarnos las herramientas para generar un mejor desarrollo social y crear condiciones para, ahora sí, hacer una ciudad vivible.

Bibliografía

- Abramo, P. (2012). La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas. *EURE*, 35-69}.
- Adler, H. (1969). *Planificación sectorial y poor proyectos en materia de transporte*. Ciudad de México: Tecnos.
- Aguilar, A. (1991). La política urbano-regional en México, 1978-1990. La ausencia de bases conceptuales más rigurosas. *Estudios Demográficos y Urbanos*, Vol. 6, No. 2, 283-311.
- Aguilar, A., & Olvera, G. (1991). El control de la expansión urbana en la ciudad de México. Conjeturas de un falso planteamiento. *Estudios demográficos y urbanos*, 89-115.
- Barradas, V. (1991). Air temperature and humidity and human comfort index of some city parks of Mexico City. *International Journal of Biometeorology* V.35 No.1, 24-28.
- Blanco, J., & Macagno, A. (2014). Políticas neoliberales y condiciones estructurales: movilidad, transporte y dinámica urbana en la Región Metropolitana de Buenos Aires. En R. Hidalgo, & M. Janoschka, *La ciudad neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid* (págs. 101-114). Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Borsdorf, A. (2003). La segregación socio-espacial en ciudades latinoamericanas: el fenómeno, los motivos y las consecuencias para un modelo del desarrollo urbano en América Latina. En C. Borges, J. L. Luzón, & C. Stadel, *Transformaciones regionales y urbanas en Europa y América Latina* (págs. 129-142). Barcelona: Univesidad de Barcelona.
- Camacho Dávalos, S. (2014). *Megacentralidades. Propuesta de integración de los CETRAM al desarrollo urbano de la Ciudad de México*. Ciudad de México: ITDP México.
- Casgrain, A. (2014). Gentrificación empresarial en el centro de Santiago: Contradicciones en la producción del espacio residencial. En R. Hidalgo , & M. janoschka, *La ciudad neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid* (págs. 59-74). Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Castells, M. (2014 [1974]). *La cuestión urbana*. Ciudad de México: Siglo veintiuno editores.
- CEPAL. (1996). *América Latina y el Caribe quince años después. De la década perdida a la transformación económica 1980-1995*. Santiago: Fondo de cultura económica.
- Cervero, R. (2013). Linking urban transport and land use in developing countries. *Journal of Transport an Land Use*, Vol. 6 No. 1, 7-24.
- Cervero, R., & Murakami, J. (2008). *Rail + Property Development: A model of sustainable transit finance and urbanism. Working paper*. Berkeley: UC Berkeley Center for Future Urban Transport: A Volvo Center of excellence.
- CONAPO. (2018). *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2015*. Ciudad de México: CONAPO.

- De Mattos, C. (2016). Financiarización, valorización inmobiliaria del capital y mercantilización de la metamorfosis urbana. *Sociologías, Porto Alegre, Año 18 Num. 42*, 52.
- Delgadillo Polanco, V. M. (2012). El derecho a la ciudad en la Ciudad de México. ¿Una retórica progresista para una gestión urbana neoliberal? *Andamios Vol. 9 No. 18*, 117-139.
- Delgadillo, V. (2014). Ciudad de México: Megaproyectos urbanos, negocios privados y resistencia social. En R. Hidalgo, & M. Janoschka, *La ciudad neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid* (págs. 199-215). Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Delgadillo, V. (27 de Febrero de 2017). Una santa anti-gentrificadora en la Ciudad de México. *El País*, pág. https://elpais.com/elpais/2017/02/23/seres_urbanos/1487839044_932988.html.
- Delgado, J., Galindo, C., & Ricárdez, M. (2008). La difusión de la urbanización o cómo superar la dicotomía rural-urbana. En J. D. (Coord.), *La urbanización difusa de la Ciudad de México. Otras miradas sobre un espacio antiguo* (págs. 23-74). México: Instituto de Geografía/UNAM.
- Delgado, M., & Malet, D. (2007). *El espacio público como ideología*. Barcelona: Universitat de Barcelona- Institut Català d'Antropologia.
- Deloitte. (2016). *Estudio Técnico-Financiero CETRAM Chapultepec*. Ciudad de México: Deloitte.
- Deloitte. (2017b). *Estudio Técnico-Financiero del CETRAM Observatorio*. Ciudad de México: Deloitte.
- Deloitte. (2017a). *Estudio Técnico-Financiero del CETRAM Tasqueña*. Ciudad de México: Deloitte.
- Dussel, E. (2015). Agenda para un diálogo inter-filosófico Sur-Sur. En E. Dussel, *Filosofías del Sur. Descolonización y transmodernidad* (págs. 81-101). México: Akal.
- Echeverría, B. (2008). La "modernidad americana" (claves para su comprensión). En B. E. (Compilador), *La americanización de la modernidad* (págs. 17-50). Ciudad de México: CISAN/UNAM.
- Epstein, G. (2005). Introduction: Financialization and the World Economy. En G. Epstein, *Financialization and the World Economy* (págs. 3-16). Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- Erwing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the Built Environment. A meta-analysis. *Journal of the American Planning Association*, 262-294.
- Fajnzylber, F. (1988 [1983]). *La industrialización trunca de América Latina*. México: Nueva Imagen.
- FUNO. (2018). *Suplemento informativo 3T18*. Ciudad de México: FUNO.
- FUNO. (2019). *Corporate presentation*. Ciudad de México: FUNO.
- Furtado, C. (1964 [1961]). *Desarrollo y Subdesarrollo*. Buenos Aires: Editorial Universitaria.

- Gaza Zamora, J. (2017). Los centros comerciales en la Ciudad de México: difusión espacial y efectos en la reestructuración urbana. En J. (. Gazca Zamora, *Espacios del consumo y el comercio en la ciudad contemporánea* (págs. 57-94). Ciudad de México: IIEc/UNAM.
- Gazca, N. (2016). Primate cities in Latin America: a theoretical framework based upon intra-urban driving forces. *International journal of urban sciences*, 241-259.
- Girón, A., & Chapoy, A. (2009). Financiarización y titulación: un momento Minsky. *EconomíaUNAM Vol.6 Num.16*, 44-56.
- Global-rates. (06 de 05 de 2019). *Tipos de interés bancos centrales*. Obtenido de Banco Central Estados Unidos: <https://es.global-rates.com/tipos-de-interes/bancos-centrales/banco-central-estados-unidos/interes-fed.aspx>
- Gobierno de la Ciudad de México. (2010). *Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad*. Ciudad de México: GDF.
- Gobierno de la Ciudad de México. (26 de Diciembre de 2017). Declaratoria de necesidad para la modernización y el reordenamiento de la zona en la que se ubica el centro de transferencia modal Mixcoac. *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*.
- Gobierno de la Ciudad de México. (2017). *Manual de integración y funcionamiento del subcomité de obras*. Ciudad de México: SEMOVI-CETRAM.
- Gobierno de la Ciudad de México. (28 de Marzo de 2018). Aviso por el que se dan a conocer los criterios que debe cumplir la propuesta del proyecto básico para el reordenamiento del CETRAM Mixcoac. *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*, págs. 10-25. Obtenido de https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/45f4d907923f685f3940f902a248f09c.pdf
- Gobierno de la Ciudad de México. (2018). *Reglamento de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal*. Ciudad de México: Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial de la CDMX.
- Gobierno de la Ciudad de México. (2018a). *Plan estratégico de movilidad de la Ciudad de México 2019*. Ciudad de México: Ciudad de México.
- Gobierno de la Ciudad de México. (2018b). *Ciudad de México: Ciudad de la innovación y la esperanza*. Ciudad de México: Ciudad de México.
- Gobierno de la Ciudad de México. (19 de 05 de 2019). *Sistema de Información del Desarrollo Social*. Obtenido de Índice de Desarrollo Social de las Unidades Territoriales del Ciudad de México. Delegación, Colonia y Manzana: <http://www.sideso.cdmx.gob.mx/index.php?id=551>
- Gobierno de México. (08 de Enero de 2018). Diagnóstico sobre la situación de las personas con discapacidad en México. *Biblioteca de Publicaciones Oficiales del Gobierno de la República*, págs. <https://www.gob.mx/publicaciones/articulos/diagnostico-sobre-la-situacion-de-las-personas-con-discapacidad-en-mexico?idiom=es>.

- Graizbord, B. (2008). *Geografía del transporte en el área metropolitana de la Ciudad de México*. Ciudad de México: CEDUA/COLMEX.
- Grupo BMV. (2016). *Fideicomisos de Infraestructura y Bienes Raíces*. Ciudad de México: Bolsa Mexicana de Valores.
- Guzmán, A., Lozano, A., & Miranda, M. (2018). *Herramienta para búsquedas de propósito de viaje, duración del viaje, sexo del viajero y origen y destino del viaje*. Ciudad de México: Instituto de Ingeniería UNAM. Obtenido de <http://giitral.iingen.unam.mx/Estudios/EOD-Estadisticas-01.html>
- Gwilliam, K. (2013). Cities on the move-Ten year after. *Research in Transport Economics*, 3-18.
- Harvey, D. (2004). El "nuevo" imperialismo: acumulación por desposesión. *Socialist register*, 99-129.
- Harvey, D. (2008). El derecho a la ciudad. *Ner Lef Review No. 53*, 23-39.
- Harvey, D. (2012). *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.
- Hessel, S. (2011). *¡Indígnate!* Ciudad de México: Destino.
- Ibarra, V., & Lezama, J. L. (2008). Organización espacial y contaminación en la zona metropolitana de la Ciudad de México: condición y consecuencia de los desplazamientos cotidianos. En C. E. Salazar, & J. L. Lezama, *Construir ciudad. Un análisis multidimensional para los corredores de transporte en la Ciudad de México* (págs. 109-194). Ciudad de México: CEDUA/COLMEX.
- Investing. (06 de 05 de 2019). *Investing Datos históricos*. Obtenido de USD/MXN : <https://mx.investing.com/currencies/usd-mxn-historical-data>
- Iracheta, A., & Smolka, M. (2000). Access to serviced land for the urban poor: the regularization paradox in México. *Economía, sociedad y territorio*, 757-789.
- ITDP. (2014). *DOT Estándar*. Ciudad de México: ITDP.
- ITDP. (2015). *Guía de implementación de políticas y proyecyos de desarrollo orientado al transporte. Hacia ciudades de bajas emisiones*. Ciudad de México: ITDP/USAID.
- ITDP. (2015). *TOD Standar*. New York: ITDP.
- ITDP. (2017). *Conectando la vivienda asequible a desarrollos orientados al transporte (DOT) en la ciudad de México. Hacia una estrategia de vivienda asequible orientada al transporte (VAOT)*. Ciudad de México: ITDP.
- ITDP. (31 de 07 de 2019). *DOT MX*. Obtenido de Implementando el Desarrollo Orientado al Transporte: <http://itdp.mx/dotmx/#/>
- Janoschka, M., & Hidalgo, R. (2014). La ciudad neoliberal: estímulos de reflexión crítica. En M. Janoschka, & R. Hidalgo, *La Ciudad Neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid* (págs. 7-32). Santiago: Pontificia universidad católica de Chile.

- Jaramillo, S. (1979). Sobre la macrocefalia urbana en América Latina. *Desarrollo y sociedad*, 113-132.
- Jaramillo, S. (1981). Crisis de los medios de Consumo Colectivo Urbano y Capitalismo Periférico. *Desarrollo y Sociedad*, 127-145.
- Jolly, J.-F. (2007). Gobernar mediante instrumentos. Algunas reflexiones sobre el "instrumento metrovivienda" como parte de la política pública de vivienda de interés social en Bogotá. *Ciencia política No. 3*, 58-72.
- Krieger, P. (2006). Megalópolis México: perspectivas críticas. En P. Krieger, *Megalópolis. La modernización de la ciudad de México en el siglo XX* (págs. 27-55). Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Estéticas/ UNAM.
- Krugman, P., Obstfeld, M., & Melitz, M. (2012). *Economía internacional. Teoría y política*. Madrid: Pearson.
- Lapavitsas, C. (2011). El capitalismo financiarizado. Crisis y expropiación financiera. En C. L. (Coordinador), *La crisis de la financiarización* (págs. 33-90). Ciudad de México: UNAM/IIEc/CLACSO.
- Lapavitsas, C. (2011). Introducción. En C. L. (Coordinador), *La crisis de la financiarización* (págs. 13-30). Ciudad de México: UNAM/IIEc/CLACSO.
- Lefebvre, H. (1968). *El derecho a la ciudad*. Madrid: Capitán Swing.
- Linares, S. (2013). Las consecuencias de la segregación socioespacial: un análisis sobre tres ciudades medias Bonaerenses (Olavarría, Pergamino y Tandil). *Cuaderno Urbano. Espacio, cultura, sociedad - Vol. 14 No. 14*, 5-30.
- Loo, B., Chen, C., & Chan, E. (2010). Rail-based transit-oriented developmen: Lessons from New York City and Hong Kong. *Landscape and Urban Planning 97*, 202-212.
- López-Morales, E., Shin, H., & Lees, L. (2016). Latin American gentrifications. *Urban Geography Vol.37 No.8*, 1091-1108.
- Lozano, A., Guzmán, A., Camacho, G., & Miranda, M. (2018). *Herramienta 1 para identificar la relevancia de cada modo de transporte*. Ciudad de México: Instituto de Geografía UNAM. Obtenido de <http://giitral.iingen.unam.mx/Estudios/EOD-Estadisticas-03.html>
- Lulle, T., & Paquette, C. (2006). Los grandes centros comerciales y la planificación urbana. Una análisis comparativo de dos metrópolis latinoamericanas. *Estudios demográficos y urbanos, Vol. 22 Num. 2*, 337-361.
- Lux consultores en Comercio y Desarrollo SA de CV. (2017). *Impuesto predial, análisis y alternativas para mejorar la capacidad recaudatoria en los municipios de México*. México: Centro de Estudios de las Finanzas Públicas.
- Marini, R. M. (2015 [1973]). Dialéctica de la Dependencia. En C. E. Martins, *América Latina, Dependencia y Globalización*. Buenos Aires: CLACSO.

- Márquez, G. (2014). *Claves de la historia económica de México. El desempeño de largo plazo (siglos XVI-XXI)*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Marx, K. (2012). Cap. XXIV. La llamada acumulación originaria. En K. Marx, *El Capital Libro 1. Tomo 3* (págs. 197-260). Madrid: Akal.
- Monreal, P. (2016). Ciudades neoliberales: ¿El fin del espacio público? Una visión desde la Antropología urbana. *Quaderns-e Institut Català d'Antropologia Num. 21*, 98-112.
- Morcuende González, A. (2017). Rupturas urbanas: el espacio de los movimientos sociales en la ciudad contemporánea. El caso del 15-M en España. En J. (. Gazca Zamora, *Espacios del consumo y el comercio en la ciudad contemporánea* (págs. 301-322). Ciudad de México: IIEc/UNAM.
- Niño Ruiz, A. (2006). Formal an informal housing practices in Bogotá, Colombia: the experience of Metrovivienda an Juan XXIII. *Revista de Derecho Privado, num. 36*, 183-206.
- Nivón Bolán, E. (2008). Fraccionamientos, pueblos y nuevas urbanizaciones y las contradicciones del espacio público. En J. Delgado, *La urbanización difusa de la Ciudad de México. Otras miradas sobre un espacio antiguo* (págs. 108-134). Ciudad de México: Instituto de Geografía/ UNAM.
- OECD. (2015). *OECD Territorial Reviews: Valle de México, Mexico*. Paris: OECD Publishing. Obtenido de <http://dx.doi.org/10.1787/9789264245174-en>
- Olivera Martínez, P. (2017). Consumo y gentrificación en la Ciudad de México. En J. (. Gazca Zamora, *Espacios del consumo y el comercio en la ciudad contemporánea* (págs. 25-56). Ciudad de México: IIEc/UNAM.
- Olivera, P. (2014). Neoliberalismo en la Ciudad de México: Polarización y gentrificación. En R. Hidalgo, & M. Janoschka, *La ciudad neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid* (págs. 151-178). Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Osorio, J. (2016). *Teoría marxista de la dependencia*. México: ITACA/UAM.
- Painceira, J. P. (2011). Los países en desarrollo en la era de la financiarización: de la acumulación del déficit a la reservas en divisas. En C. (. Lapavitsas, *La crisis de la financiarización* (págs. 309-358). Ciudad de México: UNAM/IIEc/CLACSO.
- Pascoe Pierce, R. (02 de Febrero de 2015). Norma 26, lo mismo, pero más perverso. *Excelsior*, págs. <https://www.excelsior.com.mx/opinion/ricardo-pascoe-pierce/2015/02/02/1006013>.
- Patiño-Díe, M. (2016). La construcción social de los espacios del miedo: Prácticas e imaginarios de las mujeres en Lavapiés (Madrid). *Documents d'Anàlisi Geogràfica Vol. 62/2*, 403-426.
- Paulsen, A. (2014). Negocios inmobiliarios, cambio socioespacial y contestación ciudadana en Santuago Poniente. El caso del barrio Yungay 2000-2013. En R. Hidalgo, & M. Janoschka,

La ciudad neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid (págs. 75-99). Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.

- Pérez-Campuzano, E. (2011). Segregación socioespacial urbana. Debates contemporáneos e implicaciones para las ciudades mexicanas. *Estudios demográficos y urbanos*. Vol. 26, Num. 2, 403-432.
- Pinto, A. (1998 [1970]). Naturaleza e implicaciones de la 'Heterogeneidad Estructural' de la América Latina. En CEPAL, *Cincuenta años del pensamiento de la CEPAL: textos seleccionados* (págs. 547-567). Santiago: Fondo de Cultura Económica.
- Pradilla, E. (2009). La mundialización, la globalización imperialista y las ciudades latinoamericanas. *Bitácora Urbano Territorial*, vol. 15, num. 2, 13-36.
- Pradilla, E. (2010). Teorías y políticas urbanas. ¿Libre mercado mundial, o construcción regional? *Estudios urbanos e regionales*. V.12, N.2, 9-21.
- Prebisch, R. (1998 [1949]). El desarrollo económico de la América Latina y algunos de sus principales problemas. En CEPAL, *Cincuenta años de la CEPAL: textos seleccionados* (págs. 63-129). Santiago: Fondo de Cultura Económica.
- Quijano, A. (1976). Dependencia, cambio social y urbanización en Latinoamérica. *Curso de Planificación Regional del Desarrollo No. 7* (pág. 61). Santiago: ILPES.
- Raco, M. (2013). The new contractualism, the privatization of the welfare state, and the barriers to open source planning. *Planning practice & research*, 45-64.
- Ramia, G. (2002). The 'new contractualism', social protection and the Yeatman thesis. *Journal of Sociology*, 49-68.
- Salama, P. (2006). Deudas y dependencia financiera del Estado en América Latina. En CLACSO, *Confrontaciones monetarias: marxistas y post-keynesianos en América Latina* (págs. 101-124). Buenos Aires: CLACSO.
- Salat, S., & Ollivier, G. (2017). *Transforming the Urban Space through Transit-Oriented Development. The 3V Approach*. Washington: World Bank. Obtenido de <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/26405>
- Salazar Cruz, C. E. (2008). Los corredores confinados de transporte público en las metrópolis latinoamericanas: ¿una oportunidad para hacer ciudad? En C. E. Salazar Cruz, & J. L. Lezama, *Construir ciudad. Un análisis multidimensional para los corredores de transporte en la Ciudad de México* (págs. 43-108). Ciudad de México: Colegio de México.
- Salerno, B. (2014). Neoliberalismo, políticas urbanas y disputa por el área central en Buenos Aires. El caso de la villa del Retiro. En R. Hidalgo, & M. Janoschka, *La ciudad neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid* (págs. 129-149). Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Salinas, L. (2014). Gentrificación en el área central de la Ciudad de México: el caso de la colonia condesa. En R. Hidalgo, & M. Janoschka, *La ciudad neoliberal. Gentrificación y exclusión en*

- Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid* (págs. 179-198). Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Sañudo, A. (2016). *Mexico city's attempt to improve infrastructure through speculative real state development: public-private partnership in land leasing and democratic deficit (MSc thesis)*. Londres: University College London.
- Schteingart, M., & Ibarra, V. (2016). *Desarrollo urbano-ambiental y movilidad en la Ciudad de México. Evaluación histórica, cambios recientes y políticas públicas*. Ciudad de México: Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales/Colegio de México.
- SEDUVI. (06 de Abril de 2019). *CETRAM Constitución*. Obtenido de Lineamientos y criterios: http://seduvi.proyectosurbanos.cdmx.gob.mx/proyectos_estrategicos/cetram_constitucion_1917.html
- SEDUVI. (31 de 07 de 2019a). *Sistema de Actuación por Cooperación*. Obtenido de Objetivos: <http://seduvi.proyectosurbanos.cdmx.gob.mx/s.a.c./sac.html>
- SEDUVI. (31 de 07 de 2019b). *SAC Alameda*. Obtenido de Características de los lineamientos del SAC: http://seduvi.proyectosurbanos.cdmx.gob.mx/cetram/sac__alameda-reforma.html
- SEMOVI. (29 de Mayo de 2019). *Datos Abiertos Ciudad de México*. Obtenido de Rutas y corredores del transporte público concesionado: <https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/rutas-y-corredores-del-transporte-publico-concesionado/information/?location=11,19.41933,-99.08226>
- Shimbo, L. (2012). *Vivienda social de mercado: confluencia entre Estado, empresas constructoras y capital financiero*. Ciudad de México: Infonavit/UAEMEX/Facultad de Ciencias Políticas y Sociales.
- Sistema de Transporte Colectivo Metro. (2017). *Manifestación de Asuntos Relevantes*. Ciudad de México: STC. Obtenido de <https://metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Informacion%20L12/Manifestaciones%20Oscritas%20de%20Asuntos%20Relevantes/PROVETREN.pdf>
- Smith, N. (2002). New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy. *Antipode*, 427-450.
- Smith, N. (2012). *La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación*. Madrid: Traficantes de sueños/Mapas.
- STC Metro. (16 de 05 de 2019). *Sistema de transporte colectivo Metro*. Obtenido de Afluencia de estación por línea 2019: <https://metro.cdmx.gob.mx/afluencia-de-estacion-por-linea-2019>
- Suárez Lastra, M., & Delgado Campos, J. (2015). *Entre mi casa y mi destino. Movilidad y transporte en México. Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte*. Ciudad de México: UNAM.
- Sunkel, O. (1998 [1958]). La inflación chilena: un enfoque heterodoxo. En CEPAL, *Cincuenta años del pensamiento de la CEPAL: textos seleccionados* (págs. 288-323). Santiago: Fondo de Cultura Económica.

- Suzuki, H., Cervero, R., & Iuchi, K. (2014). *Transformando las ciudades con el transporte público. Integración del transporte público y el uso del suelo para un desarrollo urbano sostenible*. Washington D.C.: World Bank.
- Tang, S. (2008). The impact of public transport policy on the viability and sustainability of mass railway transit-The Hong Kong experience. *Transportation research Part A* 42, 563-576.
- Tang, S. (2010). On the financial viability of mass transit development: the case of Hong Kong. *Transportation* 37, 299-316.
- Tavares, M. d. (1998 [1964]). El proceso de sustitución de importaciones como modelos de desarrollo en América Latina. En CEPAL, *Cincuenta años del pensamiento de la CEPAL: textos seleccionados* (págs. 209-227). Santiago: Fondo de Cultura Económica/CEPAL.
- TomTom Traffic Index. (03 de 04 de 2019). *Measuring congestion worldwide*. Obtenido de Mexico City: https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/city/mexico-city
- TvUNAM (Dirección). (2016). *Espacios. Programa 2. Tlatelolco. El urbanismo de la utopía* [Película].
- UNAM. (2018). *Agenda estadística UNAM*. Ciudad de México: UNAM. Obtenido de <http://www.planeacion.unam.mx/Agenda/2018/disco/#>
- World Bank. (2002). *Cities on the Move. A World Bank Urban Transport Strategy Review*. Washington: World Bank.
- Yeatman, A. (2002). The new contractualism and individualized personhood. *Journal of Sociology*, 69-73.
- Zegras, C., Butts, K., Cadena, A., & Palencia, D. (2015). Spatiotemporal dynamics in public transport personal security perceptions: digital evidence from Mexico City's periphery. En N. Thomopoulos, M. Givoni, & P. Rietveld, *ICT for transport: Opportunities and threats* (págs. 115-139). Massachusetts: EdwardElgar Publishers.

Anexo

Anexo 1. Tabla con nombre de municipios, estado y región.

Número	Estado	Nombre	Región
1	Distrito Federal	Azcapotzalco	DF
2	Distrito Federal	Coyoacán	DF
3	Distrito Federal	Cuajimalpa de Morelos	DF
4	Distrito Federal	Gustavo A. Madero	DF
5	Distrito Federal	Iztacalco	DF
6	Distrito Federal	Iztapalapa	DF
7	Distrito Federal	La Magdalena Contreras	DF
8	Distrito Federal	Milpa Alta	DF
9	Distrito Federal	Álvaro Obregón	DF
10	Distrito Federal	Tláhuac	DF
11	Distrito Federal	Tlalpan	DF
12	Distrito Federal	Xochimilco	DF
13	Distrito Federal	Benito Juárez	DF
14	Distrito Federal	Cuauhtémoc	DF
15	Distrito Federal	Miguel Hidalgo	DF
16	Distrito Federal	Venustiano Carranza	DF
17	Estado de México	Chicoloapan	Este
18	Estado de México	Chimalhuacán	Este
19	Estado de México	Ixtapaluca	Este
20	Estado de México	Nezahualcóyotl	Este
21	Estado de México	La Paz	Este
22	Estado de México	Valle de Chalco Solidaridad	Este
23	Estado de México	Acolman	Noreste
24	Estado de México	Apaxco	Noreste
25	Estado de México	Atenco	Noreste
26	Estado de México	Axapusco	Noreste
27	Estado de México	Chiautla	Noreste
28	Estado de México	Chiconcuac	Noreste
29	Estado de México	Hueypoxtla	Noreste
30	Estado de México	Nopaltepec	Noreste
31	Estado de México	Otumba	Noreste
32	Estado de México	Papalotla	Noreste
33	Estado de México	San Martín de las Pirámides	Noreste
34	Estado de México	Temascalapa	Noreste
35	Estado de México	Teotihuacán	Noreste
36	Estado de México	Tepetlaotoc	Noreste

37	Estado de México	Tequixquiac	Noreste
38	Estado de México	Texcoco	Noreste
39	Estado de México	Tezoyuca	Noreste
40	Estado de México	Zumpango	Noreste
41	Hidalgo	Tizayuca	Noreste
42	Estado de México	Nicolás Romero	Noroeste
43	Estado de México	Tepotzotlán	Noroeste
44	Estado de México	Villa del Carbón	Noroeste
45	Estado de México	Cuautitlán Izcalli	Noroeste
46	Estado de México	Coacalco de Berriozábal	Norte
47	Estado de México	Coyotepec	Norte
48	Estado de México	Cuautitlán	Norte
49	Estado de México	Ecatepec de Morelos	Norte
50	Estado de México	Huehuetoca	Norte
51	Estado de México	Jaltenco	Norte
52	Estado de México	Melchor Ocampo	Norte
53	Estado de México	Nextlalpan	Norte
54	Estado de México	Tecámac	Norte
55	Estado de México	Teoloyucán	Norte
56	Estado de México	Tlalnepantla de Baz	Norte
57	Estado de México	Tultepec	Norte
58	Estado de México	Tultitlán	Norte
59	Estado de México	Tonanitla	Norte
60	Estado de México	Atizapán de Zaragoza	Oeste
61	Estado de México	Huixquilucan	Oeste
62	Estado de México	Isidro Fabela	Oeste
63	Estado de México	Jilotzingo	Oeste
64	Estado de México	Naucalpan de Juárez	Oeste
65	Estado de México	Amecameca	Sureste
66	Estado de México	Atlautla	Sureste
67	Estado de México	Ayapango	Sureste
68	Estado de México	Cocotitlán	Sureste
69	Estado de México	Chalco	Sureste
70	Estado de México	Ecatzingo	Sureste
71	Estado de México	Juchitepec	Sureste
72	Estado de México	Ozumba	Sureste
73	Estado de México	Temamatla	Sureste
74	Estado de México	Tenango del Aire	Sureste
75	Estado de México	Tepetlixpa	Sureste
76	Estado de México	Tlalmanalco	Sureste