

La transportación de personas en la Zona metropolitana de la ciudad de México en dos épocas de referencia: 1980 y 1990

Mauro Enrique Soriano Cruz

El transporte de pasajeros en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) es junto con la dotación de servicios básicos (agua, electricidad y drenaje), la adecuación de las vialidades, el problema de la vivienda, la regulación del uso del suelo y la seguridad pública, una de las preocupaciones prioritarias de la administración de la ciudad y de la población urbana en general.

El problema de la concentración y crecimiento poblacional en la ZMCM ha desembocado en una polarización creciente de las actividades de la ciudad, producto entre otras cosas, de una falta de planeación integral que contravenga las tendencias hacia la centralización. En materia de políticas públicas se han privilegiado aquellas que regulan el uso del suelo, ahondando más la polarización existente.

De esta forma prácticamente existen dos tipos de zonas: las consagradas a la habitación y en aquellas donde se localiza el lugar de trabajo. Las primeras se ubican en la periferia del Distrito Federal (D.F.) y en casi toda su zona conurbada del Estado de México; las segundas, en el primer cuadro de la ciudad formado por cuatro delegaciones políticas, a saber, Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Benito Juárez y Venustiano Carranza, y la zona conurbada al norte de la ciudad.

El desarrollo de la ZMCM le ha impreso características particulares al servicio de transporte público, lo que se refleja en su uso y organización: en 1980 el medio de transporte predominante era el autobús y en la actualidad su función básica es transportar a la población de la periferia de esta y de parte de su zona conurbada hacia las estaciones del metro, que por esta circunstancia, son las de mayor afluencia.

Antes de tratar la problemática del transporte de la ZMCM en general y del transporte público en particular, nos parece conveniente referirnos a la

Analista de información durante el
Censo de Recursos Hidráulicos de la
Comisión de Aguas del Distrito Federal

forma en que el Estado ha instrumentado las políticas públicas a partir de 1980 aproximadamente y que tienen que ver con el crecimiento poblacional y la distribución territorial que el desarrollo de la ZMCM ha provocado.

Los conceptos desarrollados por Manuel Castells y Jean Lojkin¹ sobre la planificación urbana nos permiten situar a las políticas públicas que mencionamos, como el conjunto de prácticas reales que el Estado realiza financiera y jurídicamente a través de planes y programas aplicables a situaciones concretas. Estas prácticas se insertan dentro de un modelo de desarrollo socioeconómico determinado, que en este caso corresponde a la implementación paulatina del Neoliberalismo en nuestro país, a partir del sexenio de Miguel de la Madrid Hurtado (1982-1988).

1. Características actuales de la ZMCM

La ZMCM se integró a partir de la atracción de las actividades industriales y de servicios de la Ciudad de México, por lo que paulatinamente las



delegaciones centrales de la ciudad y los municipios conurbados de Naucalpan, Ecatepec y Tlalnepantla fueron concentrando las actividades económicas y las delegaciones periféricas y otros municipios conurbados se convirtieron en zonas habitacionales básicamente.

Consideramos necesario subrayar el concepto de Zona Metropolitana para facilitarnos la argumentación posterior en torno a las políticas públicas que se aplican en ésta:

“... es la extensión territorial que incluye a la ciudad central y las unidades político administrativas completas y contiguas a esta, así como a otras unidades con características urbanas, tales como sitios de trabajo o lugares de residencia de trabajadores dedicados a actividades no agrícolas, que mantienen una interrelación directa, diaria e intensa con la ciudad central...”²

De acuerdo con este concepto, la ZMCM cuenta con el D.F. como ciudad central y 30 municipios del estado de México como unidades urbanas (conurbadas). Funcionalmente están integrados “...por una extensa red de carreteras, transportes, comunicaciones, energía y abasto, así como por la interdependencia establecida entre sus territorios, manifestada en el elevado intercambio directo y cotidiano de personas, bienes, servicios y mensajes...”³ Tal integración se traduce en una cobertura del 0.23% del territorio nacional, 15 089 000 habitantes y una densidad demográfica de 32,776 hab/km², según resultados finales del censo de población y vivienda realizado en 1990.

La distribución territorial se divide en los centros que ofrecen empleo y los que se utilizan para habitación; en los primeros, como ya citamos, se encuentran principalmente las cuatro delegaciones que conforman el primer cuadro de la ciudad: Venustiano Carranza, Miguel Hidalgo, Benito Juárez y Cuauhtémoc, mas los municipios del Estado de México que ya mencionamos, Naucalpan, Tlalnepantla y Ecatepec.

Entre los que cumplen con la función habitacional se encuentran las delegaciones periféricas del D.F.: Iztapalapa, Gustavo A. Madero, Xochimilco, Tlalpan, Alvaro Obregón y

recientemente las delegaciones que hasta hace algún tiempo se dedicaban a las actividades agrícolas, como son, Tláhuac, Milpa Alta y Cuajimalpa. A esta función se agregaron los municipios mexicanos de Cuautitlán, Nezahualcóyotl, Tultitlán, Coacalco, Chimalhuacán, Huixquilucan y la Paz.

Esto se refleja en la distribución del uso del suelo en el D.F., que para fines de los ochentas se encontraba de la siguiente manera: 55% de uso habitacional, 5% en actividades industriales, 7% en comercio y servicios, 5% en áreas verdes y 28% en vialidades.

Para darnos cuenta del grado de concentración existente en la década mencionada el número de establecimientos económicos en el D.F. creció en un 42%, lo que en términos del producto generado significó el 34% del PIB nacional en 1980, de donde el D.F. participó con el 74.6% y los municipios conurbados con el 25% restante⁴. Para 1991 la zona metropolitana contaba con 16 500 has. de las cuales el 36% se encontraba en el D.F. y 64% en el Estado de México⁵.

El otro renglón en el que se puede observar la dinámica territorial de la Ciudad de México es en la reducción de la tasa de crecimiento poblacional del Distrito Federal y un aumento en los municipios conurbados, producto entre otras cosas del deterioro creciente de la calidad de vida en el primero y los precios accesibles de suelo y vivienda urbanos en los segundos. De esta manera tenemos que, durante 1950, siete de cada 10 habitantes vivía en las delegaciones centrales del D.F. y en 1990 sólo 2 de cada 10⁶.

2. Las políticas públicas

Las políticas públicas, como señalan Castels y Lojkin, son instrumentos para planificar un tipo de desarrollo determinado en la ciudad. Para la ciudad de México, esta planificación no conlleva necesariamente al bienestar de la población, sino que está subordinada a la lógica de la concentración económica. De esta forma, las actividades remunerativas se encuentran concentradas en la parte centro norte de la ZMCM y predominantemente en el D.F. Esta "especialización" territorial, pone el énfasis en las políticas de control sobre la ocupa-



ción y el uso del suelo como el principal problema a resolver, y secundariamente, en la dotación de los servicios públicos mas apremiantes para el desarrollo de la vida cotidiana en la ciudad.

De acuerdo a lo anterior, se ha privilegiado la regulación del uso del suelo en las diferentes políticas públicas elaboradas para la Ciudad de México, cuyo origen se remonta a la década de los setentas. En la visión del gobierno, el problema de la concentración urbana es un problema de "sobreconcentración de actividades" principalmente industriales y de educación. El problema central en términos financieros, es que el costo de los servicios se incrementa, por lo tanto la solución que proponen es fomentar el "subsistema de ciudades pequeñas" con lo que se reduce el costo del aprovisionamiento de servicios.

Las políticas para desincentivar el crecimiento del D.F. se instrumentan desde las instancias federal, estatal y local. De esta manera, la Ley General de Asentamientos Humanos de 1976, de carácter local, responsabiliza a la población, empresarios, comerciantes y prestadores de servicios de los problemas económicos que genera la con-



centración urbana. Por lo tanto son estos sectores quienes deben pagar los costos reales de los servicios. Esta consideración se tradujo en la implementación del impuesto al valor agregado (iva) y aumentos diferenciados en tarifas y servicios públicos: petróleo, gas, gasolinas, electricidad, alumbrado público y agua potable.

En otro rubro, dentro de las políticas de control y reordenamiento urbano en el interior de la capital en la década de los setentas se encuentran: la Ley de Desarrollo Urbano para el D.F., el Plan de Desarrollo Urbano y el Plan de Ordenamiento Territorial del D.F. Este fue el inicio del "...establecimiento de un marco jurídico de control y reordenación territorial de la vida urbana en la metropoli..."⁷⁷ Es en la segunda mitad de la década en cuestión que se continúa con la introducción de los servicios públicos en el D.F., como es el caso del drenaje profundo, de energía eléctrica, agua potable y drenaje de superficie a las colonias que iban regularizando su situación jurídica. En este sentido, en 1989 se inicia un programa de regulación de predios en Chalco y en 1990 en la delegación de Iztapalapa, donde ocurre el 50% de la irregularidad total en el D.F. No hay que olvidar, sin embargo, que esta situación obedece más a

criterios de carácter político que de bienestar social o urbanístico.

En 1983 se crea el Programa de Desarrollo Urbano de la ZMCM, por el cual el Gobierno Federal, para controlar la superconcentración, establece medidas de descentralización industrial y actividades administrativas, así como el fomento de ciudades medias. Es en el inicio de esta década de crisis cuando se incrementa la ocupación ilegal de reserva territorial que conlleva a la aparición de asentamientos irregulares sin ningún servicios ni infraestructura básica "...es el caso de la zona del Ajusco, Contreras y Tlalpan al sur de la ciudad; Cuajimalpa y las barrancas de Santa Fe, en el poniente; Iztapalapa y Meyehualco en el oriente, así como las áreas situadas en diversos municipios del estado de México al noroeste, norte, noreste y oriente del D.F..."⁷⁸

Este desorden, en cuanto a la incorporación de amplios sectores a la vida urbana, propicia que la instrumentación de las diferentes políticas públicas tenga siempre un carácter deficitario en la dotación de servicios públicos. En la mayoría de los casos, estos son usados como parte del discurso político para ganar "clientela" en una determina-

da región urbana, dejando fuera la posibilidad de su realización, y lo mismo ocurre cuando se anteponen intereses económicos, como en el transporte de personas en la ZMCM.

3. La transportación de personas en la ZMCM. 1980-1990.

El transporte de personas en la ZMCM, como una de las prioridades en materia de políticas públicas para la urbe, se desarrolla a partir de tres factores básicos: uno, de acuerdo a las necesidades de transportación que la peculiar evolución de la población y su ordenamiento territorial en la ciudad han provocado y cuya característica principal es el distanciamiento geográfico entre el domicilio y el empleo; dos, las políticas públicas que han relegado al transporte público estatal en favor de los vehículos concesionados; y tres, la evolución técnica de los diferentes medios de desplazamiento en la ciudad.

Podemos identificar a las necesidades de transportación de los habitantes de la ZMCM como la concreción del primer factor que mencionamos, y de la misma manera, identificamos a los diferentes usos y funciones que se le asignan a los medios de transporte a partir de la planeación que hace la administración pública de la ciudad. Los problemas del transporte de pasajeros, por lo tanto involucran aspectos tecnológicos, sociales y políticos, donde el Estado juega un papel fundamental para darle una u otra orientación. Tal y como lo indica Bernardo Navarro en la siguiente reflexión acerca de la problemática del transporte:

“...el transporte es expresión condensada de las relaciones sociales que en torno a él se estructuran: sectores de clase, agentes sociales y grandes grupos de usuarios entrecruzan sus intereses que buscan en el Estado un interlocutor y resolutor de sus conflictos. Las intervenciones estatales en el transporte tienden a incidir en sus principales contradicciones, viabilizando su carácter de condición general de la producción y la reproducción. La canalización o resolución momentánea de las contradicciones genera un equili-

brio inestable en la actividad que no hace sino posponerlas y las eleva a un nivel superior exigiendo nuevas intervenciones gubernamentales...”⁹

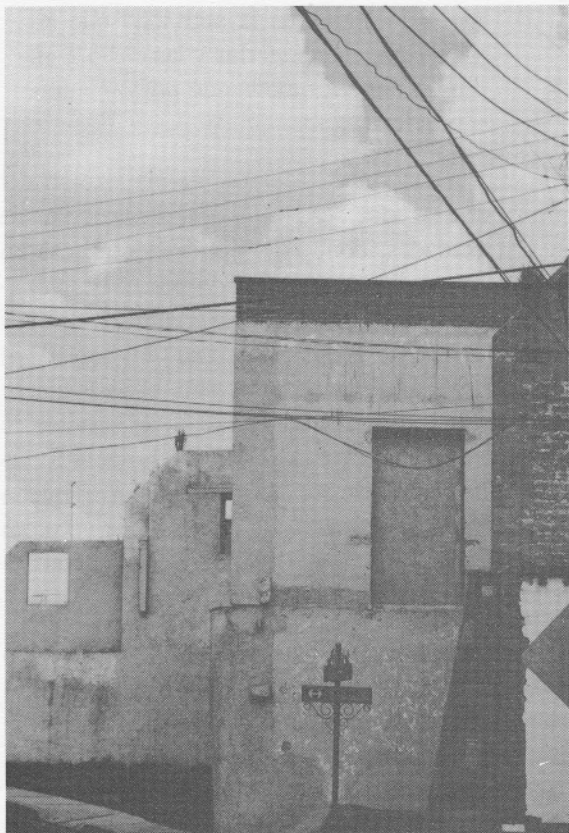
En la ciudad de México, la planeación del transporte se hace desde una óptica particular de las autoridades, donde las políticas públicas en este rubro se han caracterizado por el desplazamiento de medios de transporte administrados por el Estado por otros que valorizan rápidamente al capital invertido. Un ejemplo es que el costo que se originó durante la municipalización del servicio de autobuses urbanos en 1981 (de donde nació Ruta-100), fue absorbido por el Estado, mientras que la iniciativa privada, a partir de entonces, explota unidades de baja capacidad, como son las combis y los microbuses.

Otra constante la observamos en el fomento que se le ha dado a los vehículos particulares, tanto por el déficit en los medios de transporte del servicio público, como por la expansión de las vías rápidas, cuya instrumentación se remonta a mediados de los setentas. Otro factor que viene a fortalecer esta argumentación, es el carácter emergente que tiene el transporte público para dar servicio a las zonas de mas difícil acceso y de mas bajos ingresos (como lo hacía RUTA-100), y brindar transporte barato y seguro (el Metro y el Sistema de Transporte Eléctrico) a la población que por esta característica, no puede pagar el servicio concesionado.

Para la ZMCM se deberían instrumentar políticas conjuntas en la materia, pero la constante ha sido su instrumentación aislada y esporádica, tanto de parte del DDF como de los diferentes gobiernos del Estado de México, aunque el primero ha puesto mas atención al problema que el segundo, debido a que la puesta en marcha de cualquier programa de servicios repercute de manera significativa en el capital político del representante público en cuestión.

4. Las necesidades de transportación de los habitantes de la ZMCM

Para medir este aspecto contamos dos indicadores que permiten establecer con objetividad el



grado de requerimiento de la población en este servicio público; uno es el número de viajes por persona al día (vp/d) o número de pasajeros transportados que se realizan en toda el área de la ciudad de México y de su zona conurbada; y dos, los diferentes medios de transporte utilizados para ello.

Al iniciarse la década de 1980, en la ZMCM se realizaban alrededor de 17.6 millones de vp/d, de los cuales 9.1 millones se realizaban por autobús, es decir, poco más del 50% se efectuaba por este medio¹⁰. Como se aprecia, durante la época de referencia la importancia de este medio de transporte era vital para el funcionamiento de la ciudad, por lo que su adecuada puesta en práctica era una de las principales preocupaciones del gobierno de la ciudad.

La diferencia en el uso del autobús con respecto a los otros medios de transporte colectivo era significativa: el Metro que iniciaba la expansión de su red, realizaba 2.2 millones de viajes, así que la diferencia era de 6.9 millones en números absolutos y del 39.2% con respecto al número total de viajes; es decir, que de cada 100 pasajeros trans-

portados 52 lo hacían en autobús y 12 en Metro. Utilizando los mismos parámetros, tenemos que en tranvía y trolebús se llevaban a efecto 0.9 millones de viajes, lo que significa una diferencia de 8.2 millones y 47% respecto al total. De esta forma, de cada 200 personas transportadas 104 lo hacían en autobús y 1 en tranvía o trolebús¹¹.

Como se puede apreciar, la forma de transportación colectiva predominante era el autobús y como tal, el eje sobre el cual se estructuraba el sistema de transporte de pasajeros. Esta situación se refleja en la creación de infraestructura adecuada para el servicio, y que a inicios de los ochentas se concretiza en la prioridad que el Estado brinda a la construcción de los ejes viales y, por otro lado, debido a la crisis económica se detienen los proyectos de expansión del metropolitano.

Para 1990, la estructura del transporte cambia notablemente, de tal suerte que el número de vp/d creció en más del 200%, situándose en aproximadamente 30 millones; de estos, el 85% era transportado en vehículos del transporte público y el 15% restante lo hacía por medio de vehículos particulares¹². De esta manera se crea un gigantesco sistema de transporte que combina el uso del automóvil particular, el taxi, el colectivo de ruta fija (combis y microbuses), el sistema de autobuses suburbanos del Estado de México y el servicio que brinda el Estado en el D.F. a través del metro, de los autobuses Ruta-100 y el sistema de transporte eléctrico.

En las estimaciones para 1991 elaboradas en el Anuario de la Comisión de Vialidad y Transporte del DDF, se sitúa en 42.2¹³ millones el número de pasajeros transportados por día en ese año¹⁴.

La distribución por medio de transporte es la siguiente por orden descendente:

más de 50 por ciento realizaba el traslado en colectivos de ruta fija, es decir, alrededor de 21.5 millones de vp/d;

15 por ciento utilizaba vehículo particular, que en términos absolutos significa 6.5 millones;

el Metro transportó diariamente durante ese año a 4.5 millones de usuarios, lo que porcentualmente significa el 10.6%;

le sigue el Sistema de Autotransporte Urbano Ruta-100 con 3.4 millones de vp/d, que significa el 8.1% del total; los autobuses suburbanos representan el 7.8% y en términos absolutos 3.3 millones de viajes realizados por día; el penúltimo medio por orden de cantidad es el taxi, que llegó a transportar a cerca de 2.6 millones de pasajeros, significando el 5.9% del total, y por último, el Sistema de Transportes Eléctricos del D.F. desplazó a 397 mil personas diariamente ocupando el 1% de todos los viajes realizados por día.

Un análisis del número de viajes realizados en 1991 entre el D.F. y el área conurbada del Estado de México, nos revela el grado de concentración de las actividades económicas en el primero y el carácter habitacional del segundo. De esta manera tenemos que de los 42.2 millones de pasajeros transportados al día en la ZMCM, se realizan 30.2 millones en el D.F. y 12 millones en su área conurbada. Desglosando las cifras por delegación y por municipio¹⁵ tenemos que, en el D.F. dos delegaciones donde se realizan actividades predominantemente económicas, La Cuauhtémoc y la Coyoacán, ocupan el primero y cuarto lugar en el número de vp/d, mientras que las delegaciones Gustavo A. Madero e Iztapalapa ocupan el segundo y tercero respectivamente, siendo lugares básicamente de residencia.

En los municipios conurbados del Estado de México se nota la misma tendencia que en el D.F.; los tres municipios donde se concentran las actividades industriales, Ecatepec, Naucalpan y Tlalnepantla, ocupan los lugares primero, segundo y cuarto correspondientemente en la transportación de pasajeros, mientras que Nezahualcóyotl, lugar cuya función predominante es la habitación popular, ocupa el tercer lugar en el rubro que estamos comentando.

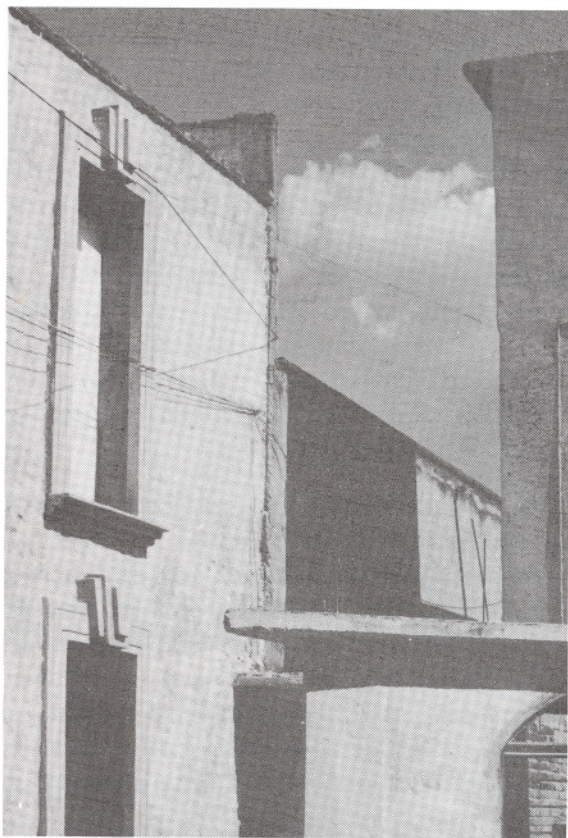
Como se observa de acuerdo a los datos proporcionados, las características de la ZMCM le imprimen al transporte de pasajeros una dinámica determinada por la centralidad de las actividades económicas que se llevan a cabo de manera determinante en el territorio del D.F.; esta situación no ha cambiado en las dos épocas de referencia, profundizándose la tendencia a que hacemos alu-

sión. Esta constituye uno de los factores básicos del problema, el otro es la serie de políticas que privilegian un tipo de medio de transporte con respecto a los otros y la función asignada a cada uno de ellos.

5. El uso de los medios de transporte en la ZMCM

Como se apuntó al inicio del apartado anterior, el autobús constituía el medio de transporte más importante al iniciarse la década de los ochenta, lo que hacía que las relaciones entre los camioneros y el gobierno de la ciudad fueran importantes para la prestación del servicio.

De este modo, tanto la organización de rutas y horarios de servicio, así como el parque vehicular tendrían que ser adecuados a las necesidades de la ciudad, lo que no ocurría. Por el contrario, los traslados eran cada vez más largos al igual que los intervalos de tiempo entre el paso de uno y otro de los autobuses. La misma ineficiencia se mostraba



en la obsolescencia de unidades que no eran reacondicionadas para su uso. Para una mayor ganancia, los permisionarios no operaban 30% del parque vehicular, lo que les redundaba en un excelente beneficio por el ahorro que tenían en autopartes, erogaciones fiscales, combustibles y salarios¹⁶.

A la falta de intervención gubernamental para mejorar la eficiencia del servicio, se sumaban una serie de subsidios indirectos, tales como el de la gasolina, los lubricantes y una tarifa fiscal especial de un peso diario por unidad en circulación que se dió en el sexenio de Luis Echeverría.

A partir de la municipalización del servicio de autobuses por parte del DDF, la política estatal en la materia dio prioridad paulatinamente a los vehículos de baja capacidad (combis y minibuses) en el servicio público de transporte de pasajeros, cuya operación fué concesionada a particulares. En contraposición los vehículos del servicio público administrados por el Estado han decrecido paulatinamente en términos absolutos y relativos. El razonamiento anterior lo comprobamos al revisar los cambios ocurridos en el número de unidades y rutas operadas tanto en el servicio público como en el concesionado de 1988 a 1991.

En el intervalo de esos años, el número de unidades concesionadas, incluyendo unidades con itinerario fijo y taxis, pasó de 93,941 a 101,163, lo que representa un aumento del 7%; el servicio con itinerario fijo, sedán, combis y minibuses, pasó de 51,906 a 59,041 donde este último aumentó de 3,276 unidades a 18,836, lo que en término porcentuales significa un aumento de 576%, es decir, en sólo cuatro años su parque vehicular creció casi seis veces más. En ese lapso, el número de rutas se mantuvo en 102, pero el número de ramales creció de 748 a 1200, lo que significa una expansión de 62%¹⁷.

Esto pudo ser posible gracias a que el Estado ha mantenido el apoyo a los concesionarios del transporte público de pasajeros, a través de apoyo financiero para la adquisición y el mejoramiento de las unidades en operación. En el anuario de COVITUR se menciona que sólo durante el lapso comprendido entre 1990 y 1991, los minibuses pasaron del 24% de las unidades con itinerario fijo al 48%. En un sólo año se duplicaron las unidades y se aumentó la tarifa en un 43%.

Mientras esto ocurría en el transporte concesionado, en el servicio descentralizado de transporte se reducía a 47% las unidades de operación. En 1988 el sistema en conjunto tenía 10,192 unidades, mientras que en 1991 sólo contaba con 6,951; las reducciones mas drásticas se dieron en el número de autobuses de Ruta-100 y el Sistema de Transportes Eléctricos, que pasaron de 6,836 a 3,860 unidades el primero y de 1,035 a 641 el segundo, que representan una reducción de 56% y 62% respectivamente.

El servicio de autobuses Ruta-100 disminuyó paulatinamente sus parámetros de operación, brindando transporte a las zonas de difícil acceso y cuya población carece de recursos económicos, dejando para los minibuses y combis la operación de las rutas mas rentables del D.F., mientras que en la zona conurbada del Estado de México su presencia no es significativa.

6. El servicio de transporte en la ZMCM (1990)

No obstante el deterioro que tuvieron los medios de transporte administrados por el Estado en el periodo que va de 1988 a 1991, creció el número de rutas y la longitud total de cobertura. En el Plan Integral del Transporte 1990 se le asigna al sistema de transporte descentralizado (Ruta-100) la función de atender a la población de más bajos ingresos del D.F. En este esquema, el Metro constituye el eje central del sistema de transporte público de pasajeros, donde los otros dos medios, Ruta-100 y el Sistema de Transportes Eléctricos, se convierten en sus alimentadores. Ruta-100 es el encargado de transportar a los pobladores de la zona periférica del D.F. y de algunos lugares de la zona conurbada del Estado de México, mientras que el Sistema de Transporte Eléctrico es el apoyo en esta función.

El análisis estadístico¹⁸ nos revela que en el periodo de referencia, el sistema disminuyó tanto en el número de pasajeros transportados como en el número de unidades en operación, donde sólo el Metro aumentó en este rubro debido a la incorporación de la línea "A" que incursiona en el Estado de México.



En el lapso en cuestión Ruta-100 disminuyó en 46% el número de personas transportadas ese año, lo que se justifica por que también disminuyó el número de unidades en operación en un 44%. El Sistema de Transportes Eléctricos disminuyó el 50% de pasajeros transportados, lo que también se justifica por que su parque vehicular disminuyó en un 37% en el mismo periodo. El Metro disminuyó en 3% el número de usuarios, sin embargo sus unidades en circulación aumentaron en un 5.5%.

Pese a lo anterior, el Metro y Ruta-100 aumentaron sus rutas y la longitud de sus recorridos: el primero aumentó de 8 a 9 líneas con 12% más de cobertura, y el segundo, de 234 a 262 rutas, con una longitud de más del 16% (914 km.) con respecto a 1988.

En el transporte que brinda el Estado, las unidades son insuficientes por la cantidad en circulación o por su capacidad de personas a bordo. Esta combinación de contradicciones a que hacía alusión el concepto de Navarro, no hace más que postergar y problematizar las soluciones que muchas veces pueden depender del carácter técnico de

las unidades de transporte, así como de una adecuada organización en la planeación, subordinándolas a criterios de corte clientelar, ya sean políticos o económicos.

A manera de conclusión podemos decir que durante el decenio que va de 1980 a 1990 cambió de manera radical la estructura del transporte de pasajeros en la ZMCM, de la preponderancia de los autobuses urbanos se pasó al predominio de los vehículos de baja capacidad (combis y microbuses), aun cuando el eje rector de la planeación del transporte en la Ciudad de México sea el Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Retomando el concepto de políticas públicas a que hicimos alusión en el primer apartado y cotejando con la información que hemos ido vertiendo sobre el transporte de pasajeros, estamos en la posibilidad de asegurar que la direccionalidad que el Estado aplicó a las políticas públicas para este servicio, fue motivar la inversión privada en transportes de baja capacidad, que en teoría, por su rápida circulación valorizan con mayor velocidad al capital invertido.

Una segunda consideración al respecto sería que el Estado se ha ido apartando paulatinamente de la prestación de este servicio público, conservando la administración de aquellos medios de transporte que son el eje del sistema (el Metro), o que no son atractivos para la inversión privada (Sistema de Transportes Eléctricos) y Ruta-100 se desincorpora de la administración pública para dar cabida a empresas particulares que brinden el servicio de autobuses urbanos.

En este sentido, la política de transporte de pasajeros no ha sido muy distinta de las demás políticas sobre servicios públicos: el Estado es

cada vez menos un Estado interventor y cada vez más un Estado regulador de las diferentes relaciones económicas, jurídicas y sociales. En las políticas públicas que regulan el uso del suelo, predominantes a finales de los setentas e inicios de los ochentas, el Estado controla la ocupación y nueva dimensión territorial de la ZMCM, pero está lejos de implementar una solución integral al problema de la centralización y polarización de las actividades más importantes de la urbe, que repercuten de manera directa en la dotación de los servicios públicos más importantes, incluido el transporte de pasajeros.

Notas y referencias bibliográficas

¹ ZICARDI Alicia, Las obras públicas en la Ciudad de México (1976-1982), Instituto de Investigaciones Sociales UNAM, México 1991, pp. 22-26. cita a CASTELLS Manuel, La cuestión urbana, Siglo XXI Ed., México 1977, p. 310, y cita a LOJKINE Jean, El Marxismo, el Estado y la cuestión urbana, Siglo XXI Ed., México, 1979, p. 74.

² SANCHEZ Almanza, Adolfo, Crecimiento y distribución territorial de la población de la ZMCM, en BASSOLS Batalla Angel y Gloria González (coords.) y Javier Delgadillo Macías (comp.), Zona Metropolitana de la Ciudad de México, complejo geográfico, socioeconómico y político, México, 1993, Ed. Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM y DDF, colección "La estructura económica y social de México", p. 105.

³ Ibidem, p. 106.

⁴ Ibidem, pp. 114-115.

⁵ BUSTAMANTE Lemus, Carlos, Crecimiento metropolitano y políticas públicas, 1970-1992, en BASSOLS Batalla Angel, Op. Cit., pp. 144-145.

⁶ SANCHEZ Almanza, Adolfo, P. Cit., pp. 107-109.

⁷ BUSTAMANTE Lemus, Carlos. Op. Cit., pp. 131-135.

⁸ Ibidem, p. 136.

⁹ NAVARRO Bernardo, Dialéctica contradictoria del transporte, en BASSOLS Batalla, Angel, Op. Cit., p. 176.

¹⁰ LOYZAGA de la Cueva, Octavio, El conflicto de la Ruta-100, el Estado como patrón y árbitro, México, 1987, Universidad Autónoma Metropolitana (Azcapotzalco)-Ediciones de Cultura Popular, p. 15.

¹¹ Cálculos propios con base en los datos proporcionados por LOYZAGA de la Cueva, Octavio, Ídem.

¹² DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPOTE URBANO, DDF, Plan integral del transporte para la ZMCM, 1990, México, 1990.

¹³ La diferencia de 12.2 millones en la cantidad de vp/d entre la estimación de 1990 y la de 1991, es por que en la primera no se tomó en cuenta el transporte de pasajeros en minibús sino de combis, con menor capacidad.

¹⁴ Las cantidades a que se hace referencia, se elaboraron de acuerdo a la distribución modal del uso del transporte en 1991, según el apunte estadístico en el cuadro "La distribución modal de pasajeros transportados al día", en la Ciudad de México en 1991. COVITUR-DDF, ANUARIO 1991, p. 17.

¹⁵ Las cifras correspondientes son tomadas del cuadro 1.2, p. 16, de COVITUR-DDF, Op. Cit.

¹⁶ Loyzaga de la Cueva, Octavio, Op. Cit., pp. 13-17.

¹⁷ Análisis elaborado a partir de COVITUR-DDF, Op. Cit., cuadro 3.1.

¹⁸ Cálculos propios con base en los datos de COVITUR-DDF, Op. Cit., pp. 33-34 y 50-51.