



VOLUMEN 6

Emilio Duhau
editor

Ciudad de México: La construcción permanente de la metrópoli



OLACCHI

Organización Latinoamericana
y del Caribe de Centros Históricos

Editor general
Fernando Carrión

Coordinador editorial
Jaime Erazo Espinosa

Comité editorial
Fernando Carrión
Michael Cohen
Pedro Pérez
Alfredo Rodríguez
Jaime Erazo Espinosa

Diseño y diagramación
Antonio Mena

Edición de estilo
Alejo Romano

Impresión
Crearimagen

ISBN: 978-9978-370-27-8

© OLACCHI

El Quinde N45-72 y De Las Golondrinas

Tel.: (593-2) 2462 739

olacchi@olacchi.org

www.olacchi.org

Quito, Ecuador

Primera edición: febrero de 2012

Contenido

Presentación	7
Introducción <i>Emilio Duhau</i>	9
I. El tránsito hacia un nuevo orden urbano	
Cambios económicos y morfológicos en la Zona Metropolitana del Valle de México <i>Emilio Pradilla Cobos, Felipe Moreno Galván</i> <i>y Lisett Márquez López</i>	49
México 2010: una ciudad que improvisa su globalización <i>Néstor García Canclini</i>	93
II. La producción del espacio urbano	
La urbanización irregular y el orden urbano en la Zona Metropolitana del Valle de México (1990-2005) <i>Priscilla Connolly</i>	111
Los nuevos productores del espacio habitable. Breve historia de una mercancía posible <i>Emilio Duhau</i>	147
El Bando 2: ¿replamiento de la ciudad central? <i>René Flores Arenales y María Teresa Esquivel Hernández</i>	165

Santa Fe como una nueva forma de producción del espacio urbano	195
<i>Margarita Pérez Negrete</i>	

III. Habitar la metrópoli

Género, pobreza y ciudad	221
<i>Martha Scheingart</i> (con la colaboración de Guadalupe Aguilar y Laura Ortiz)	

Conjuntos habitacionales y vida colectiva	255
<i>María Teresa Esquivel Hernández</i>	

De los suburbios residenciales a los conjuntos cerrados: espacio local y prácticas de consumo	287
<i>Angela Giglia</i>	

Los espacios públicos en la ciudad de México: desafíos de una política de la diferencia	313
<i>Patricia Ramírez Kuri</i>	

IV. ¿Una metrópoli que se democratiza?

La planeación y la gestión urbana frente a la utopía de la ciudad incluyente	345
<i>René Coulomb</i>	

Procesos políticos, cultura y participación ciudadana en la ciudad de México	371
<i>Héctor Tejera Gaona</i>	

La participación ciudadana y la política de desarrollo social en el Distrito Federal (1997-2010)	411
<i>Cristina Sánchez Mejorada F y Lucía Álvarez Enríquez</i>	

¿Hacia un nuevo modelo de transporte público en la ciudad de México? Un recuento de las acciones en curso	455
<i>Bernardo Navarro Benítez</i>	

¿Hacia un nuevo modelo de transporte público en la Ciudad de México? Un recuento de las acciones en curso

Bernardo Navarro Benítez¹

Introducción

El actual gobierno del Distrito Federal (GDF), 2007-2012, viene realizando un esfuerzo considerable en materia de transporte y movilidad, en relación con las condiciones en que se habían desarrollado las políticas en esta materia con anterioridad. Este esfuerzo está dirigido a la transformación de las condiciones hasta ahora predominantes en el transporte capitalino. Para ello se está aplicando un conjunto de acciones y políticas que tienen como fundamento la promoción del transporte público de elevada capacidad y calidad, sustentable y con visión metropolitana: la implantación de la Línea 12 del metro, el Sistema Metrobús-BRT, los corredores de transporte público “Reforma” y “Periférico”, el sistema de corredores Cero Emisiones de Transporte Público, los servicios expresos de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), así como el fortalecimiento de los organismos públicos propiedad del GDF, el Sistema de Transporte Colectivo-Metro, el Sistema de Transportes Eléctricos y la Red de Transportes de Pasajeros (RTP-autobuses) son las bases de esta política. El conjunto de todas estas alternativas ya trasladan, cada día, a más de seis millones de usuarios con rapidez, equidad, eficiencia, accesibilidad (por sus tarifas y el trazado de sus rutas) y sustentabilidad ambiental.

La promoción del *transporte público de elevada capacidad y calidad* ha sido la columna vertebral de una política integrada, de largo plazo e incluyen-

1 Profesor investigador del Departamento de Teoría y Análisis de la Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco.

te que el gobierno del DF ha impulsado para sentar las bases para la transformación radical del servicio de transporte colectivo a favor de los usuarios. Esta transformación busca superar la obsolescencia, baja calidad, inseguridad y los severos impactos negativos del servicio de transporte colectivo tradicional, modificando su operación individual “artesanal” y atrasada, en vehículos obsoletos de baja capacidad, con una organización empresarial, estructurada en términos de movilidad, en unidades de elevada capacidad y con una logística de transporte que coloque en el centro la eficiencia y productividad del servicio. El objetivo es colocar a los usuarios y a la ciudadanía como punto central de esta transformación y promover a los transportistas y a la sociedad civil como agentes cruciales del cambio profundo que vive el transporte público capitalino.

Antecedentes y problemática

El transporte colectivo al inicio de la administración y los comienzos de una nueva relación

El transporte colectivo es el servicio de transporte público mayoritario de la metrópoli y constituye la base de la problemática de la urbe a este respecto. Al inicio de esta gestión administrativa, aproximadamente 32 mil unidades de transporte colectivo del DF y 25 mil de los municipios conurbados, entre las que predominaban microbuses, *vans* y *combis*, permitían cubrir la movilidad de 12 millones de usuarios, mediante 109 rutas y 1.142 derroteros, tan solo en el DF. Es decir, era un servicio sumamente fragmentado que, junto con los taxis, arrojaba, con solo 7% de la flota, 27% de los gases efecto invernadero generados en la metrópoli, debido a que casi el 75% del parque vehicular del transporte público ya había cumplido su vida útil y sin embargo se utilizaba intensivamente.

La baja capacidad de las unidades del transporte público se vincula estrechamente a su uso intenso, atrasado, obsoleto, fragmentado y a la forma artesanal de su explotación. Estas características se traducen en una baja productividad en el servicio y en una lógica de explotación económica de los operarios por los concesionarios, quienes recaban una renta o cuota fija, dejando el remanente como ingreso variable del chofer,

ingreso este que dependerá de las condiciones particulares de la demanda del servicio en su ruta, así como de la explotación que realice el operador del vehículo y del pasaje.

Otra característica de la organización del transporte colectivo, que comparte con otros segmentos del transporte público, es su encuadramiento corporativo. Es decir, el transporte colectivo en la metrópoli surgió hace muchas décadas y se expandió amparado en una relación político-social de mutuo interés con las organizaciones corporativas del partido oficial, quienes servían y sirven de vínculo o mecanismo de presión entre los concesionarios y las instancias gubernamentales. El transporte público se expandió, en la época de las *regencias*², brindando apoyos políticos y recibiendo sustentos gubernamentales, prebendas y, en ocasiones, apoyos políticos. Esta compleja relación se daba mediante una estructura de liderazgos jerarquizada, en cuya cúspide se encontraban los liderazgos cúpula, quienes monopolizaban la comunicación y las relaciones políticas y gubernamentales; en tanto, en la base, la masa de los concesionarios, carentes de comunicación y relaciones directas, constituían sustentos de apoyo de los liderazgos, personeros políticos y organizaciones.

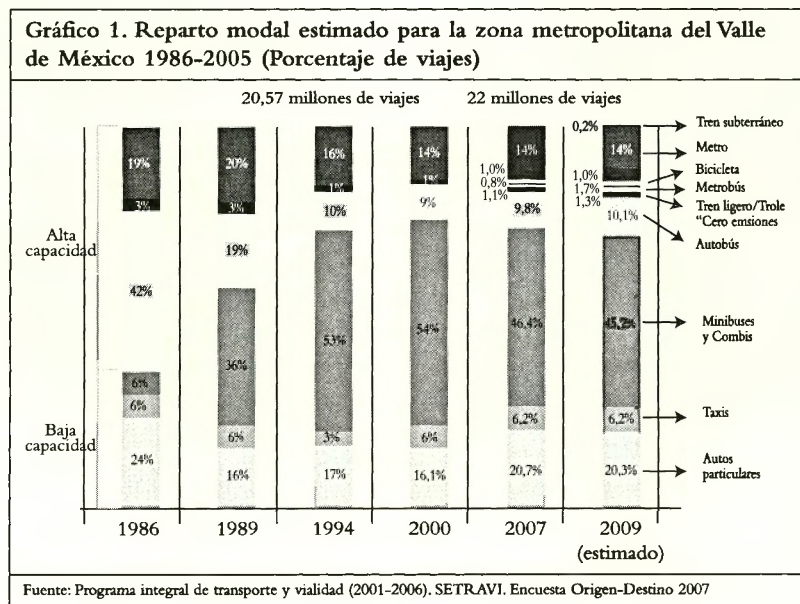
Las actuales políticas de transporte público promueven la relación horizontal con los transportistas, modernizan y transparentan las políticas públicas intentando hacerlas de acceso generalizado, y rompen con viejas formas de interrelación entre gobierno-liderazgos y concesionarios. Las propias políticas concretas desarrolladas en la actualidad al promover alternativas mercantiles y modernas de organización (Metrobús-BRT, corredores de transporte público, sustitución vehicular, Programa Integral del Taxi, etc., los cuales explicaremos más adelante) privilegian la relación técnica, de gestión y administrativa, dándole su justa dimensión al aspecto político, que no determina la acción gubernamental ni la encadena. Se trata de una transición, aún en proceso, que resulta crucial mantener y reforzar para lograr, a mediano plazo, la plena modernización del sector.

2 Hasta 1997, el Distrito Federal era gobernado por un *regente* designado por el presidente de la república.

Los traslados de los usuarios en la metrópoli

En la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), al igual que en las otras grandes metrópolis del planeta donde ha predominado el modelo de transportación fundamentado en los autotransportes, prevalece un tráfico intenso que, en el caso de nuestra metrópoli, se agudiza por el predominio de los vehículos de baja capacidad, tanto en el transporte público como en el privado, que se traduce en que cerca de 4,5 millones de vehículos en intensa circulación en las vialidades de la urbe posibilitan cerca de 31 millones de viajes cada día. Esto ha significado la acen-tuación y alargamiento de los picos de congestión durante la madrugada-mañana, al mediodía y por la noche; así como severos impactos ambientales del autotransporte, que es responsable de la emisión de cerca de 50% de los gases efecto invernadero (*Gaceta Oficial del DF*, 22/03/2010).

La distribución modal histórica hasta el año 2009 para la ZMCM puede observarse en el Gráfico 1.



La promoción, durante las últimas décadas, de la expansión horizontal de la ZMCM hacia la periferia cada vez más extensa y alejada, con más de 1.400 km² de extensión, obliga a las familias de menores ingresos a realizar largos y costosos traslados en transporte colectivo de baja calidad y con elevadas tarifas, desde los municipios conurbados, para conmutar con el transporte masivo del DF o el transporte colectivo local. El resultado para estas familias es una significativa inversión de tiempo e ingresos para efectuar sus traslados cotidianos, o bien la imposibilidad de efectuarlos debido a la precariedad del empleo, el papel familiar subordinado y/o la elevada edad de los usuarios.

Por ello, en las grandes metrópolis de la actualidad, donde la movilidad resulta crucial para que las familias accedan a los bienes y servicios públicos y privados, propugnar por adecuadas condiciones de movilidad en el transporte público deviene en un objetivo central de la política de inclusión y justicia sociales para los que menos tienen. Este ha sido uno de los objetivos centrales del GDF al impulsar nuevas alternativas de transporte público de elevada capacidad y calidad, accesibles por su localización y también por su tarifa, que minimicen la inversión de tiempo y recursos de las familias que realizan largos recorridos y considerables desembolsos, para garantizar así la movilidad de los sectores más desprotegidos, particularmente los adultos mayores, los niños menores de cinco años y los minusválidos, mediante exenciones tarifarias. Al igual que el establecimiento de servicios exclusivos para mujeres, como el programa “Atenea”, del organismo de autobuses RTP, los vagones restringidos para el sexo femenino del STC-Metro y los trolebuses exclusivos para mujeres, del organismo público Sistema de Transportes Eléctricos que opera el Tren Ligero, los trolebuses y el corredor Cero Emisiones.

Los programas en curso

Ampliación del sistema de transporte colectivo: la Línea 12

El metro de la ciudad de México es una pieza clave para la movilidad cotidiana. Por medio del organismo público Sistema de Transporte Colectivo-Metro (STC-Metro) el gobierno del Distrito Federal provee

directamente a los habitantes de la metrópoli del servicio de metro. Este sistema, en gran medida subterráneo, se encuentra entre los más importantes del mundo, tanto por su extensión (8° lugar mundial para el año 2005) como por la cantidad de usuarios que transporta (4° lugar mundial para ese mismo año). Actualmente está conformado por 11 líneas, 175 estaciones y 201 km, y transporta a 4,3 millones de pasajeros en días laborales. En un año, el metro de la ciudad de México transporta a más de 1.400 millones de usuarios y recorre 116 mil km. Se trata de un servicio de alta capacidad y no motorizado, estratégico para la movilidad y el medio ambiente de la ciudad.

La primera línea del metro se inauguró en el año 1969, y en los últimos diez años, el gobierno de la ciudad no había inaugurado o iniciado la construcción de ninguna otra línea de la red. Sin embargo, durante este mismo período, continuó el proceso de crecimiento de la metrópoli. Por otro lado, en el sur-oriente del Distrito Federal se ubican las delegaciones con las tasas actuales de crecimiento más altas. Si bien el sur de la capital cuenta con cuatro terminales del metro que permiten la vinculación sur-norte, no existe una opción de enlace en metro en sentido oriente-poniente. De este modo, los habitantes del sur-oriente del DF no disponen de metro en la zona, e invierten largos períodos de tiempo para lograr conectividad con otros medios de transporte y completar sus viajes diarios.

La falta de infraestructura, aunada a factores como la concentración de población y la especialización funcional en la Zona Metropolitana, generan una demanda y un patrón de viajes diarios que provocan que las vialidades primarias existentes en la zona sur-oriente operen con altos niveles de saturación la mayor parte del día, particularmente por la congestión que provoca el transporte colectivo fundamentado en microbuses y *combis*, la mayoría de ellos obsoletos. El mismo recorrido que hará la Línea 12, se realiza actualmente en dos horas y media, en promedio. Y se estima que el gasto promedio en transporte de los habitantes de la zona es de 13,50 pesos diarios por persona.

Como parte de la respuesta a esta problemática, el Programa Integral de Transporte y Vialidad (2007-2012) contempla, entre sus proyectos fundamentales, la ampliación del STC. Por ello, en el año 2009 se iniciaron las obras de construcción de la Línea 12 del metro. Esta línea vinculará

central, con la delegación Tláhuac, al sur-oriente; atravesará siete delegaciones y permitirá efectuar conexiones con otras cinco líneas del sistema; recorrerá 24,5 km; tendrá veinte estaciones y dos terminales; y trasladará a 400 mil personas por día. Por otro lado, será una línea que incorporará innovaciones a la Red del Metro, por su concepción y servicios asociados: dispositivos de accesibilidad para personas con discapacidad, guarderías en casi dos tercios de las estaciones, baños públicos, facilidades para el uso de bicicleta en el diseño de las estaciones, escaleras eléctricas, salvaescaleras, y bandas transportadoras.

En cuanto a los resultados esperados, en términos de su impacto en la movilidad, se prevé que será la cuarta línea con mayor demanda de la red, aumentará la interconexión y desempeño de la misma y facilitará el intercambio entre medios de transporte público, pues permitirá a sus usuarios conectarse fácilmente con el Tren Ligero, con la Línea 1 del Metrobús, así como con diversas rutas de la RTP. Por otro lado, permitirá disminuir considerablemente el tiempo y el desembolso requeridos para trasladarse en transporte público desde la delegación Tláhuac hasta el centro de la ciudad. El tiempo se reducirá de las dos horas y media que se requieren en la actualidad, a 45 minutos; y el costo bajará de los 13,50 pesos que actualmente es necesario desembolsar, a \$3,50, que es el precio previsto para el boleto de metro cuando se inaugure la Línea 12, en el año 2012. Adicionalmente, tendrá impactos positivos en los niveles de saturación vial que muestran las delegaciones por las que atravesará, en particular Benito Juárez; su implantación estará acompañada del reordenamiento del transporte en el corredor y puntos de transferencia; y están previstas áreas para el estacionamiento de bicicletas, tanto en las terminales como en las restantes estaciones y ciclovías a lo largo del recorrido. En términos ambientales, se espera que, ya en operación, la Línea 12 permita que se dejen de emitir 400 mil toneladas de dióxido de carbono al aire de la metrópoli, por año.

El proyecto prevé, además, diversos procesos urbanos favorables relacionados con la nueva línea, asociados al desarrollo inmobiliario y a obras de acompañamiento, entre otras: posibilidades de impulso inmobiliario en terminales y estaciones; mejoramiento y ampliación de la capacidad de la red de drenaje, especialmente en áreas inundables; equipamiento para la seguridad pública, incorporando vigilancia en las instalaciones; y mejor iluminación en la zona de influencia.

Corredores de transporte público de elevada capacidad y calidad

De acuerdo con la Encuesta origen-destino de los habitantes de la ZMVM (2007), el transporte colectivo concesionado es la opción más utilizada en la ciudad de México, al absorber alrededor de dos tercios de la demanda. Para ese mismo año, casi 80% de las unidades del servicio eran microbuses que habían rebasado su vida útil y las emisiones de carbono sumaban 150 mil toneladas.

En corredores estratégicos de la ciudad (vialidades primarias, corredores metropolitanos, ejes viales, etc.) circula una gran cantidad de microbuses que, en su mayoría, han cumplido su vida útil y saturan las vialidades debido a su baja capacidad de carga y explotación artesanal; se trata de vialidades con alta concentración de demanda, debido a sus características y a su importancia metropolitana. Este tipo de infraestructura vial requiere unidades de transporte de mayor capacidad. Adicionalmente, algunas características de operación del transporte colectivo concesionado generan impactos urbanos negativos.

El anillo Periférico y la avenida Paseo de la Reforma constituyen casos significativos. Periférico es una vialidad de acceso controlado de crucial importancia metropolitana, con intensa demanda de movilidad y características físicas que posibilitan su funcionamiento como corredor de transporte, pero, aún así, es necesario optimizar sus condiciones.

Los corredores de transporte público se plantean como una alternativa a la situación reseñada previamente. En ellos, el servicio se prestará mediante empresas concesionadas y operará exclusivamente mediante autobuses con motores de última generación, con paradas establecidas con nuevo diseño urbano y servicios a los usuarios, así como sistemas de tarjetas prepago. Se implantarán en vialidades cruciales de la metrópoli, como el paseo de la Reforma, el anillo Periférico y algunos de los principales ejes viales. En la actual administración, se planea implantar hasta seis de estos corredores.

La implantación de estos últimos permitirá la sustitución de unidades, la disminución del parque vehicular y la chatarrización, y estará apoyada en el financiamiento gubernamental de unidades obsoletas, la implementación de una tarjeta prepago y el establecimiento de paradas fijas.

Hasta la fecha (septiembre de 2010), los avances de este programa son los siguientes: en el año 2009 se puso en marcha el corredor Reforma, con dos servicios –ordinario y expreso–, 95 autobuses de última generación, 175 mil usuarios y 28,5 km; y en el año 2010 el corredor Periférico inició operaciones, con 37 km de servicio y 72 paradas fijas.

Programas “Integral para el mejoramiento y modernización del servicio individual público de pasajeros” y de “Sustitución de taxis”

Los colectivos, a pesar de su gran importancia en la transportación urbana, ya que cubren la mayor porción de viajes de la metrópoli, no constituyen el único ámbito conflictivo. A inicios de esta gestión, el servicio de taxis también presentaba una compleja y añeja problemática, cuyo núcleo tenía cuatro componentes fundamentales:

- 75% del total de los concesionarios presentaba diversos grados de irregularidad.
- Dos terceras partes del parque vehicular era obsoleto.
- Existían entre veinte mil y treinta mil taxis irregulares.
- Los vehículos del servicio de taxis eran los principales emisores de contaminantes al aire por pasajero transportado.

De lo anterior se derivaban diversas aristas críticas que alimentaban la problemática del servicio, no solo para los usuarios y la ciudadanía, sino también para los concesionarios y las autoridades: inseguridad, falta de control y eficiencia, incomodidad, dificultades administrativas y de gestión, falta de certeza en las concesiones, inadecuación de la flota, etc.

La importancia de tomar acciones inmediatas a este respecto radicó en la relevancia del sector de taxis:

- Entre 106 mil y 130 mil unidades que brindaban el servicio.
- 200 mil empleos directos y más de un cuarto de millón totalizando los directos e indirectos.
- 1,5 millones de usuarios cada día.

Todo esto llevó al diseño e implementación del *Programa Integral para el Mejoramiento y Modernización del Servicio Individual Público de Pasajeros*, que permitió la regularización de 130 mil concesiones, se homogenizaron las cromáticas según el tipo de servicio en tan solo cuatro opciones, además de permitir contar con la actualización fidedigna del padrón vehicular, así como los datos de concesionarios y choferes de la unidades, haciendo que el servicio sea más seguro para los usuarios.

El programa beneficia a más de 1,5 millones de usuarios, a 130 mil concesionarios y sus familias e, indirectamente, a millones de capitalinos, porque incrementa la seguridad del servicio y genera menores impactos ambientales.

Como complemento del Programa Integral, el gobierno del DF ha impulsado el *Programa de Sustitución de Taxis*, cuyo objetivo ha sido la modernización del parque vehicular de taxis, al promover el reemplazo de unidades obsoletas, para sacarlas de circulación sometiénolas a un proceso de chatarrización. Para ello, el GDF otorga un apoyo de 15.000,00 pesos (un poco más de mil dólares), que permita financiar el enganche. Hasta la fecha se han sustituido más de 67 mil unidades, sumando tanto las que han recibido apoyo gubernamental como las que se han reemplazado por cuenta de los concesionarios.

Igualmente, la acelerada expansión y masificación del empleo de los operadores ocurrió en un marco de falta de regulación y control suficientes, lo que ha llevado a desarrollar políticas de actualización del registro de los choferes, así como, en el caso del servicio de taxis, regularizarlo mediante la elaboración de tarjetones que los operarios deben portar visiblemente en sus vehículos, para facilitar la identificación de los conductores e incrementar la seguridad de los usuarios y la ciudadanía.

Corredor Cero Emisiones, Eje Central

La idea de dotar a la ciudad de México de un sistema de transporte eléctrico no es nueva, de hecho, esta modalidad es la más antigua y nació con el propio siglo XX, con los tranvías eléctricos que, desde su origen, se destacaron por la innovación tecnológica que representaban para su época. Para la década de los años veinte, este servicio era la alternativa de

transporte público mayoritaria. El Servicio de Transporte Eléctrico (STE) como organismo público descentralizado surgió hasta mediados de la década de los años cuarenta. Este nuevo estatus aumentó su responsabilidad con los habitantes de la ciudad de México, al ser una opción segura y sobre todo cuidadosa con el entorno, pues el funcionamiento de las unidades por medio de energía eléctrica lo convierte en una alternativa de transporte de calidad sin sacrificar la calidad del aire.

El Gobierno de la ciudad tiene conciencia de que la demanda de movilidad cambia junto con la transformación social y territorial de la urbe, por ello, en el pasado incorporó nuevas alternativas de transporte público como los trolebuses y, posteriormente, el Tren Ligero. Frente a las exigencias de la movilidad que el cambio climático y la recuperación del medio ambiente imprimen a las políticas públicas de transporte, el actual jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard Casaubón, decidió implantar una nueva alternativa de transporte eléctrico, con paradas establecidas y que circula en carriles confinados, denominada *corredor Cero Emisiones de Transporte Público* en el Eje Central Lázaro Cárdenas. Esta viabilidad es una de las más transitadas de la ciudad de México y lo conecta de norte a sur, tocando espacios emblemáticos del Distrito Federal, y también importantes lugares dedicados al comercio y los servicios, así como diversos puntos de gran interés para la población. Este servicio opera exclusivamente mediante transporte eléctrico, lo que permitió eliminar de la circulación del corredor a los microbuses y autobuses, los cuales ya habían cumplido su vida útil y producían emisiones de contaminantes muy elevadas.

El nuevo sistema de servicio representa una alternativa ordenadora de la circulación en este corredor, por lo que es compatible con los demás vehículos que se trasladan en esta avenida, y con ello coadyuva a la agilización del tránsito. Para esto, la Secretaría de Transportes y Vialidad del GDF, en concurrencia con las diversas cámaras empresariales y organizaciones de transportistas de carga, acordaron la reorganización de la circulación del transporte de carga, reglamentando los horarios y el tamaño de las unidades autorizadas a circular en el corredor Lázaro Cárdenas.

El servicio de trolebuses en este corredor es una alternativa que ofrece al usuario transportarse en una unidad limpia, tanto en su interior como en su mecanismo, y como consecuencia, gracias al uso de la ener-

gía eléctrica como medio para mover los autobuses, evita que se emitan partículas de gas de efecto invernadero.

Otro de los principales beneficios del servicio es la reducción del tiempo de traslado, ya que la confinación de sus carriles permite que los trolebuses transiten a una velocidad constante, sin que el tránsito de los demás vehículos que circulan por esta arteria interfiera en su recorrido.

Terminal Norte:	Central de Autobuses del Norte
Terminal Centro:	Dr. Pascua
Terminal Sur:	Central de Autobuses del Sur
Longitud de operación:	36,6 km
Puntos de ascenso - descenso:	86 (incluidas las tres terminales)
Velocidad comercial:	18 km/hr
Intervalo de servicio:	2,5 minutos
Tiempo de ciclo:	122 minutos
Flota vehicular:	120 trolebuses
Horario de servicio:	05:00 hrs - 00:30 hrs
Correspondencia con:	Líneas 1, 2, 3, 5, 6, 8 y 9 del STC-Metro Línea 2 del Metrobús Línea del Tren Ligero
Fuente: elaboración propia con base en <i>Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007- 2012</i>	

Este proyecto forma parte del *Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012* del GDF y responde a las estrategias ambientales enunciadas en el Plan Verde, así como a los objetivos de recuperación urbana y de mejoramiento de la eficiencia y productividad de la ciudad con una perspectiva metropolitana. Algunos de los principales beneficios directos e indirectos, tangibles e intangibles, del corredor son los siguientes: progreso de la vialidad para transporte público de pasajeros y automóviles privados; reducción del ruido y la contaminación; disminución de los tiempos de traslado; interconexión con otros modos de transporte; mejora del entorno urbano sobre el corredor Eje Central; incremento en la seguridad de los usuarios y peatones; y fortalecimiento de la confianza de la ciudadanía hacia el uso del transporte eléctrico.

La relevancia del corredor Cero Emisiones Eje Central Lázaro Cárdenas se subraya porque brinda accesibilidad a una diversidad de sitios de

interés, desde lugares históricos y culturales, hasta espacios donde se concentran actividades económicas y se ofrece una gran diversidad de servicios³. El corredor se ha caracterizado por su impacto positivo en las condiciones de la circulación sobre el eje, por medio de las restricciones que se crearon en cuanto a la circulación, las cuales se establecieron con la finalidad de agilizar el tránsito vehicular y convertir esta vialidad en una opción rápida y segura, y consisten en que los medios de transporte que comparten este corredor deben cumplir las siguientes condiciones para su uso: los conductores no pueden invadir el carril del Trolebús, en caso de que lo hagan serán sancionados; los movimientos de vuelta a la izquierda y derecha se realizan desde el carril próximo al del Trolebús; las incorporaciones y desincorporaciones de predios y calles se realizan de la misma forma, sin circular por el carril del Trolebús; los taxis solo pueden hacer descender y ascender pasajeros en las calles transversales; y los vehículos con un peso mayor a 3 toneladas y media no pueden circular por el corredor Cero Emisiones en el horario de 06:00 a 22:00 hrs.

Infraestructuras para la movilidad: recuperación de los centros de transferencia modal

La infraestructura para la movilidad incluye una gran diversidad de soportes materiales fundamentales para dar sustento y eficiencia a las diferentes modalidades de transporte que coexisten en la metrópoli. Los carriles exclusivos para el Metrobús, los centros de transferencia modal (CETRAM), los estacionamientos públicos, la infraestructura para el metro, las ciclistas y las vialidades, entre otros de sus componentes, todos ellos resultan de fundamental importancia para brindar conectividad y articulación a la urbe, brindando eficiencia a los intercambios de todo tipo e incrementando la eficacia y productividad metropolitanas.

Los centros de transferencia modal (CETRAM) son elementos modulares en la operación del transporte colectivo y masivo, ya que posi-

3 Gran parte de los principales teatros y museos con que cuenta la ciudad, así como una serie de equipamientos y espacios emblemáticos, como la Oficina Central de Correos, el Banco de México, la Alameda Central, el Palacio de Bellas Arte y la Escuela Nacional de Música, entre otros.

bilitan los intercambios de los pasajeros entre los diferentes medios de transporte y los enlaces zonales y metropolitanos que estos requieren. Son 45 CETRAM. Mejor conocidos como “paraderos”, estos sitios tienen la función principal de concentrar diferentes modos de transporte que ofrecen una gran oferta de destinos, facilitando el cambio entre una unidad y otra. Más de 5 millones de usuarios abordan diariamente una unidad de transporte en estos lugares, de los cuales casi 2 millones provienen de 126 municipios del Estado de México. Es notable la cobertura que se tiene con una flota integrada por poco más de 28 mil unidades, distribuidas en 99 rutas en el Distrito Federal y 125 que llegan hasta el Estado de México. Además, son 39 de 45 los CETRAM que están conectados con alguna de las estaciones del Sistema de Transporte Colectivo-Metro.

Debido a la inmensa cantidad de usuarios que utilizan cotidianamente los CETRAM —incluso varios de ellos reciben centenas de miles de usuarios cada día y el de Indios Verdes prácticamente un millón de viajeros en el mismo lapso—, los centros de intercambio concentran un gran número de conflictos y problemas, como delincuencia, prostitución, compra y venta de drogas, venta de pornografía y piratería, entre otros, y además reúnen a un alto número de vendedores ambulantes e informales. Adicionalmente, los centros de intercambio fueron diseñados, en gran medida, para recibir vagonetas y microbuses, y no han sido objeto de las adecuaciones necesarias, siendo prácticamente nula la inversión adicional necesaria, en la mayoría de los casos.

Con la idea de atacar estos problemas mediante soluciones multiplicadoras que además de detenerlos traigan una serie de beneficios para la sociedad, se desarrolló el *Programa para la Recuperación de los Centros de Transferencia Modal*. Al respecto, destacan los proyectos correspondientes al CETRAM El Rosario y al CETRAM Chapultepec.

El proyecto de recuperación del CETRAM El Rosario (Metroplaza El Rosario) abarca 65 mil m² de terreno. Allí se implementará la infraestructura social necesaria para satisfacer las diferentes necesidades de los usuarios que transiten por el lugar. Consta de setenta mil m² de construcción, convertidos en infraestructura social al servicio de la ciudad de México, y el costo será de 800 millones de pesos de coinversión pública-privada. Contará con 48 mil m² de servicios, 22 mil m² de área comercial y tecnología de punta, y permitirá brindar gran seguridad, ya que estará

monitoreado por video-vigilancia las 24 horas, los 365 días del año. La promoción de alternativas de intercambio de transporte público junto a servicios fundamentales para la ciudadanía refuerza el objetivo de incentivar otros medios de transporte e irle ganando terreno al automóvil particular, por ello, el lugar contará también con bici-estacionamientos con capacidad para mil bicicletas y 645 cajones de estacionamientos para automóviles.

El proyecto tendrá un impacto ampliado, pues tiene como finalidad beneficiar a los usuarios cotidianos de este CETRAM, así como atraer a otro tipo de usuarios con la oferta comercial y de servicios —gubernamentales y financieros—, y de espacios culturales y deportivos que se concentrarán en el sitio.

Además de los beneficios que se generarán con el reordenamiento del transporte, existirá un monitoreo continuo para su control y regulación y se ofrecerá a la población la seguridad de transitar por un lugar confiable, limpio y sin delincuencia. Lo anterior promoverá la transferencia eficiente entre las líneas 6 y 7 del STC-Metro y la RTP, los trolebuses y el transporte concesionado.

Se espera que el CETRAM El Rosario maneje 190 mil usuarios diariamente, además de treinta rutas de transporte, 700 unidades de transporte público en hora de máxima demanda, 23 mil movimientos diarios de transporte y que brinde accesibilidad a personas discapacitadas.

Este proyecto se encuentra considerado dentro del Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012 y fue aprobado después de haberse realizado una serie de evaluaciones y estudios necesarios, lo cual garantiza que tendrá una elevada tasa de retorno social (TRS).

Por su parte, el CETRAM Chapultepec se encuentra ubicado en el exterior de la estación del metro Chapultepec, en la Línea 1, que corre de Pantitlán a Observatorio. En las inmediaciones de este paradero existe una gran diversidad de lugares de interés, además del Bosque de Chapultepec, con sus diversos museos, galerías de arte, el Castillo de Chapultepec y el zoológico. Adicionalmente, el lugar donde se localiza el CETRAM es el punto de arranque del corredor Reforma-Chapultepec, donde se localizan diferentes nodos financieros y económicos, como es el caso de la Torre Mayor, y también oficinas públicas y privadas. Estos sitios atraen diariamente, incluyendo los fines de semana, a 253 mil personas,

en promedio, quienes buscan cumplir con sus diferentes actividades laborales, de recreación, deporte, cultura, entre otros.

A más de esto, este paradero es considerado uno de los mayores nodos de transporte público de la Zona Metropolitana del Valle de México, ya que recibe gran cantidad de unidades de transporte de los municipios mexiquenses. El CETRAM Chapultepec inició su operación hace casi medio siglo, desde 1962, y cuenta con una superficie de terreno de 14.416,5 m², donde se concentran unidades de transporte público, tanto concesionados como de los organismos descentralizados del gobierno del Distrito Federal. Tal es el caso de la Red de Transporte de Pasajeros, el Servicio de Transportes Eléctricos con sus trolebuses y que recibe a los usuarios del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

En el interior del CETRAM se concentran diariamente alrededor de 1.448 unidades de transporte público, las cuales llegan a ocho delegaciones del Distrito Federal y cinco municipios del Estado de México, esto permite garantizar la movilidad metropolitana de la población en esta zona de la urbe y facilitar sus desplazamientos desde diferentes puntos, formando una red estructural de transporte.

Con base en su gran importancia en la movilidad de personas por la ciudad, así como su elevada afluencia de usuarios —aproximadamente 2.700 personas en horas pico—, con diferentes necesidades, se diseñó el proyecto para la recuperación del centro de transferencia modal Metroplaza Chapultepec, el cual fungirá como un espacio articulador del corredor turístico-cultural y financiero de la avenida Paseo de la Reforma. Dicho proyecto está constituido por tres edificaciones: torre de oficinas, con treinta niveles en un área de 74.381 m²; una rambla comercial donde se encontrará ubicado un hotel, que constará de catorce niveles en un área de construcción de 16.427 m²; y por último el área de transferencia modal en dos niveles, con 20.872 m² de superficie.

Es necesario destacar, en esta nueva construcción, la adaptación de áreas abiertas, que crearán un ambiente amigable y fomentarán la interacción de los visitantes, y que se establecerán áreas de jardines entre las construcciones. Otro aspecto de gran relevancia es la creación de un estacionamiento subterráneo de seis niveles, con una capacidad para 2.120 vehículos y estacionamiento para bicicletas; de esta manera se fomentará el intercambio de viajes en automóviles particulares y en transporte pú-

blico, y viceversa. El proyecto, en general, contará con las adaptaciones necesarias para que la accesibilidad a las instalaciones para las personas que presenten alguna discapacidad se realice en condiciones adecuadas.

A continuación se enlistan los beneficios generales de ambos proyectos:

- Incremento de 92% al área de intercambio modal de transporte.
- Incremento del 22% en la oferta de metros lineales de andén.
- Accesos peatonales confinados a andenes.
- Control de acceso de unidades de transporte.
- Centro de control de operaciones.
- Módulos de información y atención al usuario.
- Circulación de peatones y vehículos separadas.
- Cámaras de vigilancia.
- Personal de supervisión de la operación del transporte y seguridad.
- Equipamiento tecnológico.
- Ordenamiento y regulación del comercio.
- Infraestructura, servicios y mobiliario adecuados.
- Accesibilidad total.
- Estacionamiento de vehículos y bicicletas.
- Sanitarios.

Centro de Certificación para los Operadores del Transporte Público (CENFES)

En las ciudades mexicanas, y particularmente en la capital nacional, el transporte constituye un servicio público, y como tal sus operadores tienen una responsabilidad crucial en su prestación a los usuarios y la ciudadanía en general, por su impacto en la seguridad. Es decir, los operadores del transporte público constituyen un eslabón clave del servicio. El crecimiento de este grupo de trabajadores ha sido vertiginoso durante los últimos lustros. Actualmente se cuentan cerca de un cuarto de millón de trabajadores, en lo que respecta a los choferes de los distintos servicios públicos. Este acelerado crecimiento implicó la desprofesionalización de los operadores y respondió no solo al crecimiento acelerado del transporte público de baja capacidad, sino también a la ausencia de alternativas de empleo en el mercado formal de trabajo. Por esto, resulta de crucial

importancia complementar las anteriores políticas de mejoramiento del transporte con la certificación fidedigna de las capacidades, conocimientos y salud de los operadores del transporte público, escolar y de carga registrados en el DF, para garantizar las condiciones de seguridad y adecuada atención a la diversidad de usuarios (ancianos, mujeres, discapacitados, etc.). Para ello, el gobierno del DF, junto con la Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM), estableció un convenio de colaboración para establecer el Centro de Certificación para los Operadores del Transporte Público (CENFES), que se constituyó en acuerdo con la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), con el objetivo de capacitar y certificar de manera imparcial y objetiva las habilidades, conocimientos, salud y no adicciones de los operadores del transporte del Distrito Federal. A la fecha, 115.630 operadores han sido evaluados y certificados. Pero la labor del CENFES no se agota en este campo, pues el centro también ofrece alternativas a los operadores para algunas de las patologías laborales más comunes, canalizándolos y dando seguimiento a estos trabajadores. El CENFES, además, enriquece sus cursos y certificaciones a partir de la experiencia en proceso y los aportes de académicos, instructores, los propios operadores y sus liderazgos. El objetivo adicional del CENFES es apoyar el mejoramiento de la calidad de vida de los choferes.

Reflexiones finales

Las políticas públicas en materia de transporte, movilidad y su infraestructura impulsadas por el gobierno del Distrito Federal durante los primeros 45 meses del gobierno de Marcelo Ebrard Casaubón, contrastan por su amplitud, variedad y rápido período de implantación, en relación a las de períodos previos de las administraciones del DF.

Estas políticas, como corresponde a una metrópoli de la complejidad de la Ciudad de México, en épocas de globalización, se han caracterizado por impulsar alternativas de transporte público de elevada capacidad y calidad, sustentables y multimodales, ya que han diversificado las opciones de transporte público, abarcando al conjunto de las delegaciones que conforman el DF.

En contraste con los anteriores gobiernos de las “regencias”, cuando el DF era un departamento administrativo de la federación, el conjunto de acciones impulsadas en la actualidad se ha realizado, básicamente, con recursos locales, a pesar de que el DF es la capital nacional.

Sin desmerecer los indudables avances en las políticas de transporte y movilidad de la actual administración, cabe señalar que estas solo han logrado detener las tendencias negativas provocadas en el sector del transporte urbano durante la “década perdida” por la aplicación de las políticas neoliberales, que promovieron la desregulación indiscriminada y la atomización mediante el impulso al transporte de baja capacidad.

Probablemente las políticas actuales ya hayan logrado iniciar la reversión de estas tendencias e indicar las posibilidades de alternativas de movilidad productivas, sustentables y de largo plazo, fundamentadas en el transporte público de elevada capacidad y calidad, accesible por sus localización y sus tarifas, incluso en aquellas alternativas que no reciben subsidio.

Otro rasgo positivo y relevante de las actuales políticas de transporte urbano es su sentido social, al promover la movilidad de los sectores más desprotegidos mediante exenciones de tarifas y cuantiosos subsidios para garantizar la movilidad de los grupos mayoritarios. Con ello, mediante la movilidad, se promueve el disfrute de la ciudad, la inclusión y la justicia social, tan importantes en épocas de crisis económica y globalización excluyente.

Sin embargo, resulta de crucial importancia mantener el paso, y aun acelerarlo, en materia de transporte público de elevada capacidad y calidad, pues la Ciudad de México comenzó tarde y no debe perder el ritmo. Para esto se requiere establecer un *contrato social para la movilidad*, donde los distintos sectores intervengan con visión de futuro, coloquen en el centro a los usuarios y la sustentabilidad, y actúen, incluso, con generosidad, ya que la viabilidad misma de la metrópoli depende de la eficacia de este contrato.

Documentos

Gaceta Oficial del DF (2010). “Programa Integral de Transporte y Vialidad (PITV) (2007-2012”, número 803 Bis, décima séptima época, marzo 22.v