



**CONGRESO INTERNACIONAL**

**CONTESTED\_CITIES**

**EJE 3**

**Artículo nº 3-543**

**PROYECTOS DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD  
DESIGUAL EN LA CIUDAD DE MÉXICO**

**ROSALÍA CAMACHO LOMELÍ**

## PROYECTOS DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD DESIGUAL EN LA CIUDAD DE MÉXICO

Rosalía Camacho Lomelí

Universidad Nacional Autónoma de México

kabudar@gmail.com

### RESUMEN

La implementación de políticas urbanas que han contribuido con la neoliberalización de la ciudad, ha permitido la entrada de un mayor volumen de inversión privada en proyectos comerciales e inmobiliarios, esto mediante la ampliación de los márgenes de ganancia del capital privado en zonas de la ciudad que concentran los servicios urbanos, o bien, que han presentado inversión en infraestructura de transporte, esto es, la creación de mayor movilidad entre sitios seleccionados. Mediante esto se evidencia el desarrollo de una variedad de proyectos de infraestructura en transporte, que pretenden incrementar el capital espacial (Kaufmann et al., 2004, Blanco et al., 2015) para sectores de población privilegiados, y proporcionar mayor movilidad hacia y en las zonas impulsadas por los grandes capitales inmobiliarios y comerciales. En este sentido, el trabajo analiza cómo el gobierno de la Ciudad de México ha promovido, por una parte mayor participación del capital privado en el desarrollo de proyectos relacionados con la movilidad y el transporte de la población, y por otra, de qué forma participan las políticas y proyectos de transporte dentro de los procesos de revalorización para determinadas áreas de la ciudad. Se examina de qué manera las actuales políticas y proyectos en transporte impulsados por el gobierno local (autoridades que gobiernan la zona metropolitana), mejoran o facilitan el acceso (o no) y otorgan diferente calidad en la movilidad para los diferentes sectores de la población y hacia distintas áreas de la ciudad.

**PALABRAS CLAVE:** transporte, movilidad, urbanismo neoliberal, Ciudad de México, desplazamiento de población.

## 1 INTRODUCCIÓN

En la Ciudad de México principalmente a lo largo de las últimas tres administraciones de gobierno (a partir del año 2000), la política urbana del partido de izquierda, el cual ha estado al mando del gobierno de la ciudad desde 1998, ha sido adaptada y transformada en la búsqueda de revalorizar las áreas centrales mediante inversiones privadas y construcción de infraestructura. De esta forma, las políticas de transporte, en cuanto a la creación de infraestructura para mejorar la movilidad hacia espacios selectivos de la urbe, han impulsado y acompañado los procesos de elevación en el valor del suelo en zonas donde se realizan nuevas inversiones comerciales e inmobiliarias, lo que impulsa el desplazamiento de población de bajos recursos económicos hacia los municipios periféricos al norte y oriente de la zona metropolitana, principalmente.

### 1.1 El transporte y la movilidad capitalista. El transporte como mercancía

De acuerdo con Vittadini (1991), el objetivo principal de los medios de transporte debe entenderse como la estrategia para relativizar una distancia cada vez más amplia, producto de la profundización, transformación y ampliación que sufre el territorio. No tan sólo en el sentido físico, entre los espacios funcionales diversos: producción-consumo, residencia-trabajo, espacios lúdicos-laborales, sino también de los procesos de desigualdad socioterritorial inherentes al sistema” (Miralles-Guasch, 2002: 23), para Jouffe y Lazo (2010) la planificación urbana renuncia a acercar el empleo de los trabajadores pero le permite e impone desplazarse hacia sus trabajos. El sistema de transporte y movilidad en las ciudades participa no solo en la comunicación y movilidad de la población, sino que es parte esencial de la configuración en la cual los diferentes sectores sociales se distribuyen en la ciudad. Los sistemas de transporte o de movilidad urbana intervienen (para ahondar o paliar) en los procesos que forman parte de la producción de espacios urbanos desiguales.

El desarrollo desigual de la clase obrera tiene uno de sus reflejos en el desigual consumo del transporte, por lo que ciertos grupos de población se convierten en “pobres del transporte” y no tienen el mismo acceso a los modos y calidad del mismo dentro de las políticas urbanas. A la vez que la planificación neoliberal urbana localiza a la población con menores recursos lejos de las áreas donde se concentran los centros laborales, por ello se hace necesaria la construcción de mayor infraestructura para la movilidad de dicha población.

...“el transporte urbano es importante para definir cuáles grupos sociales, fracciones del capital, áreas geográficas en las ciudades ganarán y cuáles perderán” (Hodge, 1990: 97). ...así la creación de movilidades de diferente tipo para la población, en cuanto a distancia, tiempo, calidad, etc., hace más cercanos o lejanos unos lugares de otros a través de la instalación o no de infraestructura y modos de transporte. Para Harvey (1985), las restricciones y barreras a las oportunidades de movilidad dan paso a la diferenciación social, por lo que el tipo, la presencia o no de infraestructura, su densidad, así como la calidad de la misma ayuda a vislumbrar la ubicación de ciertos grupos sociales en diferentes áreas de la ciudad.

Bajo este aspecto, el transporte además de ser un elemento que forma parte del proceso de producción, también es utilizado como mercancía, de acuerdo a las posibilidades de acceso, competencia y apropiación de individuos o grupos de población (ver Kauffman, 2004). Autores como Feldman (1977) y Hodge (1990) mencionan que ya sea producido por el capital privado o por el Estado, el transporte capitalista es generalmente una mercancía y como tal, es sujeto de las leyes de la producción capitalista de mercancías. Consideran al transporte urbano como una mercancía privada, un sujeto para la producción de otras mercancías en la sociedad capitalista.

“las estructuras del uso del suelo y la renta del mismo son las fuerzas principales que estructuran al transporte. Este hecho es especialmente importante debido a que el Estado, por lo regular desarrolla sistemas de transporte para elevar los valores de las propiedades,

revitalizar áreas urbanas en decadencia, cambiar la estructura de los impuestos, etc. ...[por lo tanto] el transporte es muy a menudo suministrado con la intención de manipular la estructura de la renta” (Feldman, 1977: 39).

Los proyectos que modifican o pretenden mejorar la movilidad de la población o parte de ella en determinadas zonas de la ciudad, son elementos que influyen en las rentas del suelo. Por ello es importante analizar de qué forma las políticas y proyectos en transporte participan dentro de los procesos de revalorización de determinadas áreas de las ciudades, y en consecuencia en los procesos de desplazamiento de población en desventaja económica. De qué manera mejoran o facilitan el acceso (o no) y otorgan diferentes calidades de movilidad a diferentes grupos sociales hacia distintas áreas de la ciudad.

En cuanto al transporte como mercancía para diferentes sectores de la población Suárez y Delgado (2015), muestran que las personas con menores ingresos realizan viajes mucho más limitados dentro de las ciudades o zonas metropolitanas, esto debido al costo que implica el desplazarse dentro de la ciudad, así como por la disponibilidad del servicio y la calidad del mismo.

A este respecto, el concepto de capital espacial se refiere a la localización de los individuos en relación con su entorno inmediato, pero vinculada con lugares significativos de la ciudad a través del acceso a redes (Kaufmann *et al.*, 2004 en Blanco *et al.*, 2015). Este concepto toma en cuenta tres elementos, accesibilidad, competencia y apropiación<sup>1</sup> (Kaufmann *et al.*, 2004).

De acuerdo con Rerat y Lees (2011), con el capital espacial al igual que con otras formas de capital, los diferentes sectores de población tendrán acceso a un desigual nivel de capital de este tipo, ya que una persona puede pagar más renta para estar mejor comunicada y contar con mayor accesibilidad (a centros de trabajo, centros educativos, centros de ocio, hospitales, centros comerciales, etc.), mientras que otra, al no poder costear una vivienda accesible a los servicios de calidad en el entorno urbano, tendrá menor capital espacial. El capital espacial está asociado con factores, tales como, ubicación de la vivienda, poder de compra, edad, etc.

De esta forma, el concepto de capital espacial ayuda en el análisis de las políticas urbanas que favorecen a las clases medias y medias altas que habitan las zonas seleccionadas por nuevos desarrollos inmobiliarios y comerciales, e impulsadas por el Estado mediante proyectos de rescate, rehabilitación o mejoramiento urbano en general. El concepto de capital espacial nos muestra otra perspectiva del proyecto de ciudad neoliberal, a través del cual se visibiliza no sólo a la población que habita las zonas revalorizadas por el capital inmobiliario y comercial, sino también a las personas de menores recursos, que habitan las áreas de la periferia urbana y que tienen que transportarse diariamente hacia las zonas donde se aglutinan las actividades laborales, económicas, sociales y culturales en los centros urbanos, a costa de largos trayectos, diferentes modos de transporte, calidades, así como altos costos.

---

<sup>1</sup> La accesibilidad se relaciona con el rango de posibles movibilidades de acuerdo al lugar, tiempo y otras restricciones. Se refiere a los modos de transporte y comunicación disponibles en un lugar y tiempo determinados. La competencia, se refiere a las habilidades de los individuos, que pueden ser físicas (poder utilizar una bicicleta), adquiridas (licencia de manejo) o bien organizacionales (la habilidad para planear, sincronizar actividades, saber utilizar sistemas de información geográfica). La apropiación se refiere a las estrategias, motivaciones, valores y prácticas individuales. Incluye la forma en que los individuos actúan en términos de necesidades, planes, acceso y competencia y cómo usan sus movibilidades potenciales.

A través del análisis de cómo se realizan los proyectos y políticas de la movilidad urbana, se permite poner atención en los capitales tanto públicos como privados que participan en estos, y con ello visibilizar la relación con los capitales inmobiliarios que actúan en las zonas revalorizadas de la ciudad, así como identificar a los grupos empresariales que configuran junto con el Estado, el proyecto de ciudad neoliberal, además de identificar los proyectos que se plantean para los diferentes sectores sociales urbanos.

En la Ciudad de México, bajo las últimas tres administraciones de gobierno, las transformaciones y adaptaciones de las políticas urbanas implementadas, han permitido generar un mayor volumen de inversión privada en proyectos inmobiliarios y comerciales, mediante la ampliación de los márgenes de ganancia del capital privado en zonas de la ciudad que concentran o que han presentado inversión en infraestructura en transporte, esto es, la creación de mayor movilidad y comunicación entre sitios seleccionados. Esto es muestra de que a lo largo de los tres últimos gobiernos se han creado una variedad de proyectos de infraestructura de transporte que pretende incrementar el capital espacial para sectores de clase media y media alta en zonas impulsadas por el capital inmobiliario y comercial.

## **1.2 Neoliberalismo urbano y reestructuración inmobiliaria en la Ciudad de México**

En la Ciudad de México a partir del año 2000 se han llevado a cabo transformaciones importantes con la llegada de inversiones y nuevos proyectos inmobiliarios y comerciales. En este sentido, en las delegaciones centrales de la Ciudad de México son innumerables las nuevas construcciones de vivienda, en su mayoría edificios de diferentes dimensiones, dirigidos a clases medias y medias altas, acompañados de centros comerciales que albergan a cadenas nacionales e internacionales, oficinas de compañías extranjeras, espacios de ocio como cafés, bares, restaurantes, etc.

En estos proyectos participan inversiones privadas nacionales e internacionales, y con ello la concentración de beneficios económicos para inversores privados en espacios donde se localiza la mayor concentración de equipamiento urbano, buena accesibilidad y por lo tanto mayor potencial de renta por extraer.

A esta rehabilitación y llegada de nuevas clases sociales, subyace la intervención de lo denominado como “brecha de renta” (*rent gap*), que se refiere al proceso cuando “la desvalorización del capital invertido en el ambiente construido de la ciudad central se dirige hacia una situación donde la renta capitalizada del suelo bajo los actuales usos es sustancialmente más baja que la renta de suelo que podría ser potencialmente capitalizada si el uso de suelo fuera cambiado” (Smith, 1982: 149). De esta forma las residencias y comercios de las clases trabajadoras ubicadas en sectores de la ciudad con potencial de elevar su valor, son renovadas o sustituidas por residencias y comercios dirigidos a clases medias altas, que producirán mayores rentas para los desarrolladores.

Uno de los principales elementos dentro de la urbanización neoliberal es el proceso de desplazamiento de población de bajos recursos, ya sea de forma directa o indirecta (Marcuse en Salter, 2009) de las áreas revalorizadas mediante proyectos, políticas y planes desarrollados por el capital y el Estado. Para Janoschka y Sequera (2014), el desplazamiento puede definirse como una operación que restringe las alternativas de los sectores de la sociedad más vulnerables para conseguir un lugar adecuado para vivir. Esto ocurre cuando otros grupos sociales con mayor capital económico, social y cultural se instalan en un barrio.

Diversas zonas del área central de la Ciudad de México han presentado un fuerte deterioro urbano debido a causas como, el sismo de 1985 y el abandono en el mantenimiento de los inmuebles y servicios en general, estos procesos influyeron en la emigración de muchos de

los residentes de estas zonas. Con esto, los gobiernos de la ciudad han utilizado el discurso del deterioro urbano en áreas cuya renta potencial pudiese ser mayor para permitir y promover la llegada de capital privado para la remodelación de dichas áreas. Conceptos como reciclamiento y rehabilitación son utilizados para referirse a zonas que cuentan con accesibilidad y dotación de infraestructura y donde se promueven las inversiones.

Como parte de las nuevas políticas de desarrollo en la Ciudad de México, en el año 2000 durante el gobierno de Andrés Manuel López Obrador (2000-2005) se realizó la creación del Bando 2, el cual promovió el crecimiento poblacional hacia las delegaciones centrales mediante la promoción para la construcción de vivienda, supuestamente de interés social dirigida a las clases trabajadoras en las cuatro delegaciones centrales de la ciudad, Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza. Esto con el fin de aprovechar la infraestructura y servicios ahí existentes, así como bajo el discurso de revertir el crecimiento desordenado de la ciudad, la expansión urbana, el desdoblamiento de las áreas centrales así como preservar el Suelo de Conservación al sur de la ciudad. A través del Bando 2 se plantearon políticas de vivienda que incluían el otorgamiento de estímulos para la construcción en las zonas centrales de la urbe.

El siguiente jefe de gobierno, Marcelo Ebrard, (2006-2012), implementó a través de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (Seduvi) el programa denominado “Nuevo Orden Urbano”, en el cual reconocía una recuperación de la función habitacional en las zonas centrales de la ciudad, e instituyó la Norma 26 la cual mencionaba la incentivación de vivienda sustentable y de interés social, para lo cual se dividía la ciudad en polígonos, que dependiendo su ubicación permitían o no incrementar las construcciones. Esta norma se suspendió en agosto del 2013 debido a las numerosas denuncias de organizaciones vecinales debido al incumplimiento en la construcción de vivienda de interés social. Es sabido que bajo los apoyos y facilidades que promovía la norma 26 para la construcción de vivienda social y popular, se construyeron alrededor de 4,000 viviendas dirigidas a sectores de ingresos medios y altos (2015, Mc Gregor, J.). De acuerdo con la organización Suma Urbana, “existen alrededor de 4 mil edificios ilegales en el Distrito Federal que fueron construidos con los beneficios de la norma 26, que favorece a las viviendas de interés social, pero vendidos a precio promedio de 5 millones de pesos”.<sup>2</sup>

El Bando 2 y principalmente la Norma 26, favorecieron el aumento en la densidad de construcción de vivienda dirigida hacia los sectores de población de ingresos medios y medios altos en las delegaciones centrales de la ciudad.

En este mismo orden, el actual jefe de gobierno, Miguel A. Mancera (diciembre 2012 hasta la actualidad) ha pretendido introducir las denominadas normas 30 y 31 en sustitución de la Norma 26. Estas normas proponen abrir más de 600 colonias para la “densificación” de dichas áreas mediante el cambio de uso de suelo, y con ello permitir la construcción de desarrollos habitacionales. La norma 30 iría enfocada a la construcción de viviendas de interés social, mientras que la norma 31 se dirige a la construcción de viviendas de interés medio y alto. La norma 31 es la que ha presentado mayor controversia, ya que entre las colonias seleccionadas se encuentran zonas de clase media alta. Debido a esto la sociedad civil organizada ha protestado para la no aprobación de estas normas, por lo que hasta ahora se encuentran sin ser aprobadas.

Las políticas urbanas neoliberales que incentivan la rehabilitación de espacios urbanos, la construcción de nuevos desarrollos inmobiliarios, la llegada de grandes capitales comerciales, el desarrollo de actividades recreativas relacionadas al consumo en zonas

---

<sup>2</sup> <http://aristeginoticias.com/0602/mexico/4-mil-edificios-ilegales-en-df-josefina-mac-gregor-de-suma-urbana-video/>

seleccionadas de la ciudad, propician el encarecimiento del valor del suelo. Estos procesos se acompañan del desarrollo de políticas y proyectos en transporte y movilidad que permitan o promuevan una mayor accesibilidad y movilidad hacia y en las zonas revalorizadas.

### **1.3 Principales proyectos de transporte público y privado bajo la reestructuración inmobiliaria y comercial en la Ciudad de México**

Como ya se ha mencionado, a partir del año 2000 el gobierno capitalino impulsó nuevas inversiones para la reestructuración urbana, junto con lo cual también se observaron nuevas propuestas y proyectos para el sistema de transporte de la ciudad.

Dentro de las áreas centrales se han creado e impulsado modos de transporte público, como el proyecto Metrobús, así como el uso de la bicicleta a través del programa Ecobici. Dentro del transporte privado se han construido una serie de puentes y autopistas urbanas para comunicar trayectos largos, zonas periféricas y pericentrales de la ciudad con las áreas centrales, donde se concentran los centros de trabajo, de educación, comercio y ocio.

Las políticas urbanas que han encarecido el valor del suelo de las delegaciones centrales de la ciudad, como el Bando 2 y la norma 26, han propiciado el desplazamiento de población que no puede pagar los nuevos precios de renta, venta, así como de los servicios en general, por lo que parte de la población de bajos recursos se ve obligada a desplazarse hacia municipios conurbados de la zona metropolitana donde el suelo es más barato, pero existe mayor escasez en la oferta de empleo y servicios en general, como el caso del transporte público.

La población que habita en los municipios periféricos de la zona metropolitana realiza trayectos de 2 horas por viaje en promedio, en donde tiene que utilizar una variedad de modos de transporte para llegar a su destino. Además de la mala calidad, inseguridad, robos, asaltos con violencia, que sufren continuamente, se ven obligados a invertir una importante proporción de sus ingresos en trasladarse hacia las zonas donde se concentran la mayor cantidad de empleos y servicios.<sup>3</sup>

A continuación se analizan los principales proyectos relacionados con la infraestructura de transporte desarrollados por las tres últimas administraciones al interior de la Ciudad de México, realizados a la par del modelo de ocupación de la ciudad central por clases medias y altas y la expansión de la periferia urbana por las clases sociales más desfavorecidas. Estos proyectos han contado con la intervención de organismos internacionales, capitales privados. Para su análisis, se hace una división en proyectos de transporte público y proyectos de transporte privado.

#### *1.3.1 Principales proyectos de transporte público*

- **Metrobús**

Durante el gobierno de López Obrador comenzó la construcción del primer corredor estratégico de transporte público, mediante concesiones privadas, con el proyecto Metrobús, el cual se define como un modo de transporte BRT. Este modelo de transporte cuenta con un carril exclusivo, paradas fijas y un método de pago antes de abordar.

---

<sup>3</sup> González, M., Animal político, Las mujeres de Chalco: La violencia aborda contigo al microbús, <http://www.animalpolitico.com/vivirconelnarco/mujeres-chalco-el-miedo-aborda-al-microbus.html>

Es un modelo de transporte que se importó de Curitiba, Brasil y que ha sido implementado, aparte de México, en ciudades de países como Ecuador, Colombia, Chile y Argentina. El proyecto Metrobús comenzó en 2002 con el impulso del Banco Mundial (BM) bajo el nombre de *Introduction of Climate Friendly measures in Transport / Proyecto integral de Medidas Ambientalmente Amigables* (PIMMAT). Se construyó la primera línea de Metrobús que pasa por la avenida Insurgentes y comenzó a funcionar en junio del 2005. En la siguiente administración de la ciudad, con Marcelo Ebrard como jefe de gobierno, se construyó la ampliación de la línea 1 del Metrobús sobre Insurgentes, así como las líneas 2, 3 y 4. Mientras que la actual administración ha construido las líneas 5 y 6.

A partir del 2005, el Metrobús ha sido uno de los proyectos primordiales impulsados por el gobierno capitalino para el transporte público de la ciudad. Las líneas del Metrobús se han construido principalmente en la zona central de la ciudad, en las áreas que han presentado una revalorización en sus rentas. Ejemplo de ello es la primer línea de Metrobús, que se construyó sobre la avenida Insurgentes, desde entonces este corredor y sus alrededores, han concentrado importantes inversiones para desarrollos inmobiliarios, de oficinas y de ocio. De acuerdo con el diario *el Economista*, en 2014 estaban en construcción 1 millón 458,620 metros cuadrados de oficinas en la capital del país, que una vez concluidos, incrementarían 19% el inventario de oficinas en la Ciudad de México. El 77.3% de este crecimiento se ubicaría en tres corredores: Reforma (26.8%), Insurgentes (25.9%) y Polanco (24.6%), lo que las convertía en las zonas más dinámicas en el sector inmobiliario de la ciudad.<sup>4</sup>

La línea 4 del Metrobús hace un recorrido en la zona del Centro Histórico, la cual ha sufrido importantes transformaciones con las inversiones hechas para la renovación de los inmuebles e impulso turístico a partir de finales de la década de los noventa (Olivera P., 2013, Salinas L., 2013, Martínez U., 2015).

- **Ecobici**

Este proyecto inició en 2010 durante el gobierno de Marcelo Ebrard. El programa comenzó en colonias de la delegación Cuauhtémoc y en la actualidad se expandió a otras colonias de las delegaciones Miguel Hidalgo y Benito Juárez. El gobierno de la ciudad lo define como “el sistema de bicicletas públicas compartidas de la Ciudad de México que ha integrado a la bicicleta como parte esencial de la movilidad, es un modo de transporte dirigido a los habitantes de la capital, de sus alrededores y a los turistas” ([www.ecobici.df.gob.mx](http://www.ecobici.df.gob.mx)). Ecobici es un sistema de transporte para que la población que vive y trabaja en las “zonas con cobertura”, (áreas centrales de la ciudad) use el servicio como alternativa de transporte, busca promover el uso de este medio de transporte en trayectos cortos o intermodales (con el metro y metrobús) que disminuyan el uso del automóvil en zonas congestionadas de la ciudad.

Sin embargo, desde sus inicios, es evidente el carácter inequitativo del programa, ya que la zona donde fue creado y hacia donde se ha llevado a cabo su ampliación, muestra que va dirigido a los sectores de clase media y media alta, que son las que habitan en estas áreas de la ciudad. Ecobici se ha instalado en las zonas centro, poniente y surponiente de la ciudad. En áreas turísticas y donde se concentran los centros de ocio para clases medias y medias altas, como el centro histórico, la colonia Condesa y Roma, así como en los alrededores de los corredores que concentran nuevas oficinas y desarrollos inmobiliarios, como son el corredor Reforma e Insurgentes.

---

<sup>4</sup> Ramírez E., Reforma, el corredor de oficinas más dinámico, *El Economista*, agosto 4, 2014



Ecobici, aunque es un proyecto que proporciona una modo más de movilidad para la población en general<sup>5</sup>, es parte de la diferente calidad y acceso a la movilidad para los diferentes sectores de la población. La población que recorre diariamente dos horas y media en promedio (Suárez, M. y Delgado, J. 2015) de trayecto para llegar a sus lugares de trabajo, educación, y servicios, haciendo uso de diferentes modos de transporte, difícilmente hace uso de este modo de transporte.

- **Centros de Transferencia Modal**

Los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) son lugares en donde arriban diferentes modos de transporte público de la Ciudad de México, con el objetivo de crear la conexión de los pasajeros entre los diferentes modos de transporte.

El gobierno del Distrito Federal a partir del sexenio de Marcelo Ebrard, impulsa la construcción de “metroplazas” en algunos de los CETRAM más relevantes de la ciudad con el propósito de realizar una “renovación integral de estos centros de intercambio de pasajeros, adicionándoles servicios complementarios de atención a los usuarios del transporte público” (Corporación Andina de Fomento, 2011).

Para realizar estos “ordenamientos”, la agencia de inversión y desarrollo del gobierno de la ciudad, ProCDMX, se ha hecho cargo de concesionar varios de los Centros de Transferencia Modal de transporte público al capital privado. Los proyectos comprenden la construcción, administración y operación por uno o varios socios de dichos espacios.<sup>6</sup>

Los proyectos de remodelación y reorganización de los CETRAM se definen como la estrategia para,

“desarrollar soluciones integrales a la problemática del ordenamiento del transporte concesionado mediante el desarrollo de infraestructura urbana que permita un mayor control y automatización de la operación que redunde en una eficiente conexión entre las distintas alternativas de transporte y que beneficie al usuario ofreciendo adicionalmente servicios complementarios” (<http://www.procdmx.gob.mx/>).

Hasta ahora el gobierno de la ciudad ha realizado la intervención en dos Centros de Transferencia Modal, estos son CETRAM el Rosario y CETRAM Chapultepec. A continuación se verá el caso del CETRAM Chapultepec debido a la importancia en su ubicación al poniente de la ciudad, en colindancia con el corredor corporativo de la avenida Reforma.

El proyecto del CETRAM Chapultepec se encuentra en manos de la empresa México Retail Properties (MRP), en asociación con el fondo Inveravante. Mexico Retail Properties, es un corporativo que ha construido y opera diversos centros comerciales en el país y en la ciudad de México.<sup>7</sup> Inveravante es una empresa de capital español con actividad en diferentes países del mundo. El tercer socio es la agencia de inversión ProCDMX que

---

<sup>5</sup> De acuerdo a la información proporcionada en la página de Ecobici ([www.ecobici.df.gob.mx/es](http://www.ecobici.df.gob.mx/es)), para hacer uso de este servicios es necesario contar con tarjeta de crédito o débito.

<sup>6</sup> Durante el gobierno de Marcelo Ebrard, el gobierno de la ciudad creó a través de la Secretaría de Finanzas, la empresa denominada Calidad de Vida, Progreso y Desarrollo para la Ciudad de México S.A. de C.V, conocida actualmente como Procdmx, El propósito planteado para esta empresa es que realizara la coordinación de los proyectos en dónde existe amplia participación de la iniciativa privada para la financiación y construcción de obras en transporte. En la actualidad la empresa Procdmx se define como “la Agencia de Inversión Social y de Desarrollo de infraestructura del Gobierno de la Ciudad de México encargada de promover y realizar proyectos estratégicos bajo esquemas de asociación y participación con la ciudadanía, la academia y el sector privado nacional como extranjero” (<http://www.procdmx.gob.mx/>).

<sup>7</sup> En la ciudad de México han desarrollado Parques Polanco, Patio Santa Fe, Patio Universidad, se encuentran Patio Tlalpan, Patio Revolución, Portal San Ángel, Portal Centro, Portal Lomas Estrella y Portal Xochimilco (<http://www.mrp.com.mx/>).

depende del gobierno capitalino, a través de esta empresa el gobierno de la ciudad otorga el espacio sobre el que se planea la construcción del CETRAM Chapultepec. El gobierno de la Ciudad de México desincorporó un predio de 2 mil 500 metros cuadrados del Bosque de Chapultepec, donde en la actualidad se ubica el paradero de autobuses y microbuses con el mismo nombre para la construcción del CETRAM.<sup>8</sup>

El Cetram Chapultepec está planeado para ser un complejo de usos mixtos, con una torre de 41 niveles, donde se reservaron 86 mil 292 metros para oficinas, un área comercial de 24 mil 340 metros y un hotel de otros nueve mil 466 metros cuadrados. Asimismo, se menciona la construcción de un estacionamiento subterráneo de cinco niveles y 65 mil 650 metros cuadrados, una área de transferencia modal norte de 12 mil 963 metros, un mezzanine de diez mil 863 metros y un área de transferencia modal sur de tres mil 453 metros.

Este centro de transferencia modal se plantea como proyecto para dar impulso a un conjunto de usos de suelo que incluyen movilidad, comercios y servicios. Con esto se observa como esta “reestructuración” está asociada al desarrollo de proyectos de reinversión y elevación del valor del suelo en áreas centrales de la ciudad que han impulsado los últimos gobiernos capitalinos cada vez con mayor fuerza.<sup>9</sup>

Este conjunto de proyectos han sido promovidos por el actual gobierno de la ciudad como un plan de “rescate” de avenida Chapultepec, ubicada en al poniente de la ciudad, donde se concentra gran parte del desarrollo de desarrollos inmobiliarios y de oficinas que albergan a empresas de talla internacional. De acuerdo con el reportaje de Galván, M. (2015), Polanco, Lomas-Palmas, Insurgentes y Reforma son las zonas de mayor demanda para la construcción y renta de oficinas gracias al número de empresas que están situadas en esas colonias y avenidas, la cercanía con zonas residenciales, así como su movilidad y vías de comunicación con otras partes de la ciudad son razones para ello.

Con esto lo que se observa es que se preferencia el consumo por encima de la adecuada movilidad de los usuarios.<sup>10</sup>

### *1.3.2 Principales proyectos de proyectos de transporte privado*

Además de los proyectos en transporte público desarrollados bajo estas últimas administraciones de gobierno como el Metrobús y el crecimiento de su red, el impulso a la construcción de infraestructura para el transporte privado en zonas seleccionadas de la ciudad ha sido una de las principales características en relación a los proyectos para la movilidad de la Ciudad de México.

Las zonas poniente y surponiente de la ciudad, son las que concentran a las clases medias y medias altas de la población, además que la construcción de nuevos desarrollos inmobiliarios y de grandes oficinas corporativas. Es por ello que surgen el impulso a nuevos proyectos de movilidad en estas áreas de la ciudad enfocados al transporte privado, utilizado mayormente por dichos sectores de población.

---

<sup>8</sup> Romero, G., “Desincorporan predio del bosque de Chapultepec para construir CETRAM”, La Jornada, 11 julio 2014. <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2014/07/11/gdf-desincorpora-predio-del-bosque-de-chapultepec-para-construir-cetram-5378.html>

<sup>9</sup> En esta misma zona se pretendía construir el denominado “Corredor Cultural Chapultepec”, proyecto impulsado por el gobierno de la ciudad a través de ProCDMX, que otorgaba a empresarios una concesión por cuarenta años del espacio público en Avenida Chapultepec, incluía la construcción de un estacionamiento subterráneo de peaje, comercios de forma elevada sobre la avenida y un andador peatonal. Hasta mediados de diciembre de 2015 formaba parte del proyecto de las Zonas de Desarrollo Económico y Social impulsado por el actual gobierno de la ciudad.

<sup>10</sup> Daniel Zamudio, de El poder del consumidor AC, en entrevista con la revista Contralínea, asegura que en los casos de El Rosario y el Mexipuerto Ciudad Azteca, los complejos no han mejorado la movilidad, ya que el transbordo dura entre 15 y 20 minutos, cuando debería ser de 5, pero obliga al usuario a recorrer todo el centro comercial.

Las tres administraciones que han pasado por la ciudad a partir del año 2000, han construido una serie de autopistas urbanas, la mayoría con la participación del sector privado mediante esquemas de asociación público privada, figura de inversión en donde de acuerdo con la administración local, el gobierno mantiene el control del proyecto y se garantiza el interés público. El gobierno de la Ciudad de México mencionaba que este tipo de asociación requiere que los riesgos asociados con su realización se compartan entre el sector público y el privado, de tal forma que queden bajo la responsabilidad de la entidad que mejor pueda administrarlos (Segundo Informe de Gobierno, GDF, 2008), parafraseando a Harvey, el sector privado adquiere las ganancias y el público los riesgos.

En el sexenio de López Obrador comienzan las espectaculares obras viales para conectar el poniente de la ciudad y continuar con el desarrollo del centro corporativo de Santa Fe (Olivera, 2013) impulsado desde finales de la década de los ochenta. Las vialidades que comunican el nodo financiero han sido insuficientes, por lo que para las empresas establecidas en el área urgía el desarrollo de proyectos viales. El segundo piso en Viaducto y Periférico consistió en varias etapas, la primera con la construcción del Distribuidor Vial San Antonio, el cual se inauguró en junio del 2003.

La vialidades y puentes construidos durante el gobierno de López Obrador no son de peaje, sin embargo, como parte de la continuación de estas obras hacia el poniente de la ciudad, a partir del gobierno de Marcelo Ebrard, comenzó un fuerte impulso al modelo de asociación público-privada mediante las concesiones a empresas para la construcción de obras de infraestructura y con ello el cobro de peaje a los usuarios en las autopistas urbanas construidas.

El gobierno de Ebrard creó el proyecto denominado Autopista Urbana Querétaro-Toluca-Cuernavaca, integrado por tres grandes proyectos viales: 1) sistema vial de puentes, túneles y distribuidores sur-poniente de la ciudad de México, mejor conocido como Supervía Poniente, 2) Anillo Periférico norte, vialidad elevada para conectar con los municipios conurbados del Estado de México y 3) Anillo Periférico sur, otra vialidad elevada para conectar la zona sur y surponiente de la ciudad. Estas construcciones continúan con el actual jefe de gobierno, Miguel Ángel Mancera.

Ante la supuesta falta de recursos que pudieran costear la construcción de estas autopistas urbanas, el gobierno de la Ciudad de México decidió concesionar la construcción y la operación de la vía en tres tramos: dos para la empresa española Obrascón Huarte Lain (OHL), que son la Autopista Urbana Norte y la Supervía Poniente.<sup>11</sup> Y una para ICA-IDEAL (Ingenieros Civiles Asociados-Impulsora para el Desarrollo del Empleo en América Latina) con la Autopista Urbana Sur.<sup>12</sup>

## **2. A MANERA DE CONCLUSIÓN**

La ampliación de vialidades rápidas para la circulación de los automóviles en la ciudad, aunada a la empresarialización del Estado, ha traído la concesión y privatización de la infraestructura de transporte para automóviles, así como la mercantilización de la infraestructura de transporte público (Cetrams).

---

<sup>11</sup> A partir de la década de los noventa cuando comenzaron a aplicarse en mayor medida políticas neoliberales en México, se hizo presente la participación de empresas privadas en la construcción y concesión de infraestructura en transporte. El consorcio español OHL ha realizado diversas obras por todo el país, principalmente en el Distrito Federal y en el Estado de México, entre ellas: Circuito Exterior Mexiquense, Viaducto Bicentenario, Autopista Urbana Norte, Supervía Poetas, Libramiento Norte de Puebla, Autopista Puebla-Perote y el Aeropuerto internacional de Toluca y la carretera Amozoc Perote.

<sup>12</sup> ICA-IDEAL es una empresa de desarrollo de infraestructura del multimillonario mexicano Carlos Slim el cual ha sido uno de los principales inversionistas en la rehabilitación del Centro Histórico de la ciudad de México.

En el caso de las autopistas urbanas de peaje, es infraestructura que se dirige a la población que cuenta con automóviles, puede pagar y que se moviliza por las zonas al poniente de la ciudad, donde se han impulsado los desarrollos inmobiliarios y financieros. A la vez que las inversiones en esta infraestructura, representan la concentración de poder en las élites empresariales para la construcción de la movilidad en el espacio urbano por medio de la concesión de la infraestructura de transporte.

La asociación público-privada a través de proyectos como los Centros de Transferencia Modal y las autopistas de peaje es una muestra más de la participación del Estado bajo el neoliberalismo, no en la pérdida de sus poderes, sino en su “empresarialización” (Harvey, 2007). En donde el Estado en una alianza con el sector privado, actúa más como facilitador de las necesidades del capital privado para la creación de espacios de consumo más que para ofrecer servicios adecuados para la población.

En la Ciudad de México se observa el establecimiento de políticas urbanas que promueven el encarecimiento de las zonas centrales de la ciudad (Bando 2, Norma 26) que concentran la mayor calidad y proporción de los servicios urbanos públicos, lo cual conforma la base para la formación de un sistema de transporte desigual para la población. Las personas de menores recursos se ven obligadas de forma directa o indirecta a habitar espacios en la periferia de la zona metropolitana, lo que a su vez ocasiona el encarecimiento del servicio de transporte para estos sectores, debido a los largos trayectos que tienen que recorrer, así como a la desintegración y falta de planificación del sistema de movilidad metropolitana.

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte la percepción de los usuarios acerca del transporte público en México es que éste es lento, inseguro, incómodo, tardado de bajo acceso, caro, se encuentra en mal estado y está sucio. Además, debido a las grandes distancias que gran parte de la población tiene que recorrer y a la falta de servicios adecuados de transporte, las personas que habitan la periferia metropolitana, tienen que realizar viajes en diferentes modos de transporte, lo que ocasiona que los desplazamientos sean largos, caros y de baja calidad. Entre los diferentes modos de transporte del Distrito Federal y el Estado de México se presentan deficiencias en cuanto a la uniformidad de tarifas, infraestructura y funcionamiento del transporte público.

## **BILIOGRAFÍA**

Blanco, J., Bosoer, L., Apaolaza, R., González, A. (2015), Movilidades, desplazamientos y territorios: algunos aportes para el debate de la gentrificación, . Working Paper, Contested Cities.

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

Gobierno del Distrito Federal, Segundo Informe de Gobierno, GDF, 2008.

Harvey D. (2007) *Espacios del capital*, Akal, España.

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

Janoschka, M. y J. Sequera, (2014), *Procesos de gentrificación y desplazamiento en América Latina - una perspectiva comparativista*, en J. J. Michelini (ed.) *Desafíos metropolitanos. Un diálogo entre Europa y América Latina*, Catarata.

Kaufmann, V., Bergman, M. y Joye D. (2004), Motility: Mobility as Capital, *International Journal of Urban and Regional Research*, Num. 28, p. 745-756,.

Martínez, U. (2015), Proceso de gentrificación y desplazamiento en el espacio público del Centro Histórico de la Ciudad de México, *Contested Cities*, Working Paper.

Olivera, P. (2013), Neoliberalismo y gentrificación en ciudades norteamericanas. La ciudad de México, en Olivera, P. (coord.), *Polarización social en la ciudad contemporánea. El re-escalamiento de los espacios del neoliberalismo*, Universidad Nacional Autónoma de México,

Rerat, P. y Lees, L. (2011), Spatial capital, gentrification and mobility: evidence from Swiss core cities. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 36, 126-142.

Salinas, L. (2013), Gentrificación en la ciudad latinoamericana, El caso de Buenos Aires y Ciudad de México. *GeoGraphos*. [En línea]. Alicante: Grupo Interdisciplinario de Estudios Críticos y de América Latina (GIECRYAL) de la Universidad de Alicante, vol. 4, n° 44, p. 283-307.

Slater, T. (2009), Missing Marcuse: On gentrification and displacement, en: *City Analysis of Urban Trends, Culture, Theory, Policy, Action*, Routledge.

Smith, N. (1982), Gentrification and Uneven Development, *Economic Geography*, Vol. 58, No. 2, pp. 139-155,.

Salinas, L. (2013), Gentrificación en la ciudad latinoamericana. El caso de Buenos Aires y ciudad de México, Alicante: Grupo Interdisciplinario de Estudios Críticos y de América Latina (GIECRYAL) de la Universidad de Alicante, Vol. 4, No. 44.