



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA IZTAPALAPA

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

**DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGÍA
LICENCIATURA EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL**

***“Mexibús: reformulación de significados del espacio público en el municipio
de Nezahualcóyotl.”***

Trabajo terminal

que para acreditar las unidades de enseñanza aprendizaje de

Trabajo de Investigación Etnográfica Aprox. Interpretativa y Análisis Interpretativo III

y obtener el título de

LICENCIADA EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

presenta

Luz del Carmen Monserrat Ramírez Villalpando

Matrícula No. 207314884

Comité de Investigación:

Directora: Dra. María Ana Portal Ariosa

Asesoras: Dra. Angela Giglia Ciotta

Dra. Adriana Aguayo Ayala

México, D.F.

Junio 2014

A Juanita, Celina y Francisca, mis tres hermosas madres, por su apoyo, comprensión y cariño.

A Chavezti por sus consejos, acompañamiento y por este tiempo de profundos cambios que me han hecho ser la persona que soy ahora.

ÍNDICE

Agradecimientos	4
Introducción	5
Una mirada general.....	8
Capítulo I. Transformaciones urbanas eufénicas de la zona metropolitana del Valle de México	16
1.1 Transformaciones urbanas viales	
1.1.1 Nuevas políticas de vialidad en la ZMVM.....	20
1.2 Un proyecto vial milenarista en México.....	27
1.3 Nuevas características del transporte público y el impacto ambiental...32	
1.4 Un proyecto global que viene a México con impulso llamado Metrobús37	
1.5 Mexibús la calcomanía movida del proyecto.....	45
Capítulo II. Construcción simbólica del espacio público	51
2.1 El municipio de Nezahualcóyotl, un panorama transmutador.....	52
2.2 Un espacio simbólico arraigador y generador de identidad.....	58
Capítulo III. Nuevas perspectivas	63
3.1 Un no lugar.....	64
3.2 Reconstrucción de la mirada al espacio público	
Adaptación a un nuevo entorno modificado.....	67
Conclusión	71
Bibliografía	76
Anexos	
Anexo 1.....	78
Anexo 2.....	82
Anexo fotográfico.....	87

Agradecimientos¹

Me es importante agradecer profundamente a quienes me han apoyado e incentivado en la realización de este trabajo, no hubiera sido posible sin la participación y colaboración de cada uno de ellos.

En primer lugar quisiera agradecer a la Dra. María Ana Portal Ariosa, mi directora de tesina, por su apoyo y disponibilidad, pero sobre todo por toda la paciencia que tuvo conmigo.

A mis lectores Ángela Giglia y Adriana Aguayo, por sus comentarios y el tiempo ofrecido.

A todos mis profesores del departamento de antropología social de la UAM Iztapalapa por todas sus enseñanzas.

A mis compañeros Sergio, Adrián y Cesar, quienes me acompañaron en la etapa final de la licenciatura, ya que sus concejos, comentarios y pláticas me ayudaron sin duda a enriquecer el trabajo.

Y finalmente, agradezco a todas aquellas personas que aceptaron ser entrevistados ya que sin su voz esta investigación no sería la misma.

Espero que mis agradecimientos los alcancen siempre.

¹ Este trabajo forma parte del Proyecto: "Ciudad Global, Procesos Locales: Conflictos Urbanos y Estrategias Socioculturales en la Construcción del Sentido de Pertenencia y del Territorio de la Ciudad de México." Financiado por el CONACYT con la clave 164563 del Fondo Sectorial de Investigación para la Educación (SEP-CONACYT).

Introducción

En el presente trabajo se analiza el impacto simbólico que tuvo para transeúntes, vendedores y mexibuseros del municipio de Nezahualcóyotl, la construcción de la línea 3 del Mexibús. Mi interés se centra en los usos y significados que adquiere el espacio público tras la construcción de esta obra, en los municipios de Nezahualcóyotl, Chimalhuacán y una terminal en Pantitlán, Distrito Federal, que transformó de manera importante el paisaje urbano y que dio paso a la creación de, como llamaría Marc Auge, un “no lugar” que suscita la reformulación de identidades y construye nuevas relaciones extrañamente comunicadas *“que a menudo no pone en contacto al individuo más que con otra imagen de sí mismo.”* (Augé, 2000).

El interés por este tema se dio porque desde muy pequeña la política me llamó la atención, aunado a eso soy militante de una organización perteneciente al PRD llamada Movimiento Cívico Popular (MCP), la cual participó activamente en las manifestaciones que tuvieron lugar en el municipio de Nezahualcóyotl en contra de la construcción del Mexibús y que en la administración 2009-2012 obtuvo la decima quinta regiduría, siendo parte del cabildo municipal, al cual no se le consultó la construcción de la línea 3 del Mexibús, la cual fue impuesta por el gobierno Estatal.

Este proyecto ocasiona un impacto en la perspectiva de cómo se mira la calle y genera un verdadero cambio en todas las personas a su alrededor al transformar la sociabilización con el espacio público, ya que las personas experimentan día tras día procesos de construcción y formas de interacción tan distintas y diversas pero que a la vez hace conexiones por medio de simbolismos a una compleja red, es decir conecta a sujetos, objetos, edificios, pavimento, erigiendo y arraigando identidades.

Las circunstancias me llevaron a dar un *“cambio de paisaje que supuso pasar de estudiar al Otro distante a otro más cercano (en ocasiones un Nosostros)”* (Santana Talavera, 2000), **un yo**. Ante esto, para la realización de este trabajo se

utilizó principalmente la (auto) etnografía, la cual permite que uno pueda explorar “el uso de la primera persona al escribir, la apropiación de modos literarios con fines utilitarios y las complicaciones de estar ubicado dentro de lo que uno está estudiando, [...] ampliando la, concepción para dar cabida tanto a los relatos personales y autobiográficos como a las experiencias del etnógrafo como investigador -ya sea de manera separada o combinada- situados en un contexto social cultural” (Blanco, 2012).

Es así que “asumir la postura activista² me permitió manejar abiertamente tanto mis creencias político-ideológicas como las expectativas concretas de la investigación” (Street, 2003).

Por tanto, se emplearon técnicas cualitativas como observación/acción participante y entrevistas abiertas. Cabe mencionar que en este trabajo no se encuentran citas formales sobre las entrevistas que se realizaron; gran parte de las conversaciones que se reproducen fueron en charlas cotidianas, pláticas de pasillo, charlas suscitadas en los viajes de terminal a terminal, en los encuentros ocasionales con corredores y visitantes del lugar. Esto debido a que se busco que la gente “se abriera” y con ellos poder entender la forma de pensar y la conducta de la gente a través de indagar mediante preguntas, realizadas en charlas informales³, su propia concepción de la realidad en la que viven.

² Entendiendo la postura activista, como menciona Susan Street: “... percibir la etnografía en términos dialógicos y colaboracionistas. La nueva postura supondría dejar atrás el rescate, a través de la labor interpretativa, de (la pluralidad de) las voces y pasar a concebir la etnografía como un proceso de creación de cultura. Implicaba teorizar juntos la investigadora y los sujetos, a través de conversaciones políticamente sensibles, las condiciones para la producción del conocimiento tal como se dan en las luchas por cambiar el mundo” (Street, 2003).

³ La mayoría de las veces cuando se le pone una grabadora a las personas enfrente o se les hace una entrevista formal, tienden a convertir sus respuestas en una especie de documentos, en donde te cuentas únicamente lo que ellos quieren o piensan que es mejor que aparezca en determinado “libro”, sobre todo cuando les dices que es un trabajo para tesis. Por ello cuando se comienza una plática “ocasional” dejas a un lado la formalidad y es así que las personas tienden a ser más libres y expresar aun más lo que sienten.

En este sentido “creo que el *"punto de vista"* no es un lugar, sino una *"perspectiva"* frente a la realidad⁴ que se intenta describir y analizar” (Besserer, 1999). Por ende, un cambio metodológico reproducirá una realidad diferente, una realidad no solo vista desde un pedestal o tras una ventana, sino desde perspectivas interiorizadas y sobre todo vividas. Como personas siempre vamos a tener nuestras ideologías, nuestra cultura y nuestras perspectivas, es por ello, que como antropólogos siempre vamos a enfocarnos en un tema determinado, un tema que nos mueve, que nos hace sentir, que mueve emociones, que pone en nosotros un reto enfrente para analizarlo, y en algunos casos explicarlo, de la mejor manera posible.

Los antropólogos cambiamos el mundo de distintas maneras, con los resultados de nuestros trabajos damos nuevos modos de ver la realidad, de entenderlo y de re-valorizarlo. Proporcionamos a las personas unos lentes que les permiten ver el otro lado de las cosas y damos una guía de cómo se podría interpretar y/o explicar cada nueva imagen vista.

En este caso en particular lo que hago es hacer un análisis sobre los cambios simbólicos que las personas van experimentando en estos tiempos modernos, con referencia al espacio público, a partir de una mirada autobiográfica “*que conecta lo personal con lo cultural*”(Blanco, 2012).

El presente trabajo está organizado en tres capítulos. En el primer capítulo ofrezco un panorama general sobre la creación de estos nuevos medios de transporte y sobre todo la importancia de los mismos en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), terminando con una comparación entre la forma en que el Distrito Federal (D.F.) y el Estado de México han aplicado el mismo proyecto.

En el segundo capítulo doy paso al tema de la dinámica del espacio público y la importancia que tiene en la vida de las personas del lugar, cómo se entiende y

⁴ Realidad acto subjetivo. Porque son sujetos que la perciben a partir de sensores (los cinco sentidos primeramente en un primer momento). José de Jesús Álvarez en la clase de Tiempo, ritmos biológicos y Cultura del 14 de mayo de 2014 UAM-I.

sobre todo cómo cada individuo tiene una connotación de uso distinta del mismo, sin dejar a un lado el significado general.

Por último, hablaré sobre cómo la gente va transformando los usos que le daban al espacio una vez transformado el espacio “público” después de la construcción de la línea 3 del Mexibús.

Sugiero que el presente trabajo sea leído considerando que, si bien busco acercarme a la objetividad en la investigación, también es real que tengo una posición como científico social, la cual es política. Como un acto de honestidad que abone a la aproximación de la objetividad de la investigación, afirmo que en mi pensar y sentir creo firmemente que una identidad colectiva (definida) ayudará a la ciudadanía a tener más conciencia sobre la desigualdad de la distribución del ingreso y la discriminación que como mexicano se vive (generada muchas veces por nosotros mismos), por ello impulso y lucho porque el espacio público sea eso verdaderamente, un espacio público que genere conexiones de sano desarrollo y sobre todo que le dé a las personas la oportunidad de pedir, dignificar y reconstruir sus lazos con su alrededor.

Una mirada general

Las zonas metropolitanas son resultado del fenómeno derivado del creciente proceso de urbanización, siendo estas una realidad del mundo moderno.

En México a partir de la década de los cuarenta las principales ciudades comenzaron a experimentar procesos acelerados de crecimiento con la consecuente conurbación y metropolización con otras poblaciones, esto derivado del éxodo campo-ciudad, ocasionando una expansión físico-territorial que ha rebasado sus límites políticos-administrativos y se ha unido con otras zonas cercanas ya sea dentro del mismo municipio o de municipios distintos o incluso pertenecientes a gobiernos diferentes, dando lugar a las denominadas Zonas Metropolitanas.

La coordinación entre entidades federativas y las autoridades municipales, así como la asociación entre éstas últimas propician una gestión pública horizontal y transversal requerida para resolver problemas de funcionamiento urbano, ordenamiento de los asentamientos y las actividades sobre el territorio y la provisión de infraestructura, equipamiento y servicios públicos a escala metropolitana. Derivado de esto, el gobierno federal ha puesto en práctica diversas acciones, y una de ellas es la creación del Fondo Metropolitano, con recursos federales, para financiar los programas, proyectos y obras definidos en los instrumentos de planeación urbana de acuerdo a los criterios de prioridad propuestos por la Comisión de Desarrollo Metropolitano” (Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, 2010). Sin embargo, a pesar de la evidente integración y constante interacción entre estas zonas, autoridades gubernamentales de la región no han conseguido una coordinación que esté a la altura de la problemática metropolitana. Existen diversos esfuerzos de vinculación sobre todo entre el Estado de México y el DF, pero en el ejercicio de la política pública sigue imperando la administración diferenciada de cada entidad.

La Zona Metropolitana del Valle de México se sitúa dentro del sistema formado por las siguientes coordenadas geográficas: al Norte, 20° 03’, al Sur, 18° 56’; de latitud Norte al Este 98° 36’, al Oeste 99° 40’ de longitud Oeste. Abarca una superficie que representa el 0.39% del total nacional. Gran parte de la ZMVM presenta alturas que van desde los 2,240 metros sobre el nivel del mar (msnm) en sus partes planas, hasta sus elevaciones principales, el Cerro Telapón con 4,030 msnm y el volcán Ajusco con 3,930msnm.

La ZMVM es parte de un sistema más complejo de relaciones económicas y sociales, que se han establecido entre las diversas ciudades de la región central del país en el marco de una megalópolis (Iracheta, 1997), que incluye las zonas metropolitanas de Toluca-Lerma, Cuernavaca-Cuautla, Puebla-Tlaxcala y Pachuca en los estados de México, Morelos y Guerrero, Puebla y Tlaxcala, e Hidalgo respectivamente(Sheinbaum, Solís, & Chávez, 2009).

La ZMVM, surge de la conurbación entre la delegación Miguel Hidalgo en el Distrito Federal y el municipio de Naucalpan de Juárez en el Estado de México, inducida por la construcción de ciudad Satélite, este crecimiento se aceleró y consolidó en las décadas siguientes. Hay que tener bien en claro que este proceso de metropolización no ha estado acompañado de un marco normativo adecuado que permita el diseño y aplicación de instrumentos de planeación metropolitana eficaces (Consejo Estatal de Población, 2009), teniendo como resultado áreas conurbadas con construcciones improvisadas, que en época de lluvias se inundan, una alta concentración demográfica en un solo lugar, falta de oportunidades laborales, alto deterioro ambiental, falta de terminación de obras viales, falta de responsabilidad en cuestión de seguridad por la falta de acuerdos entre gobiernos, entre otras.

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2010, la población total nacional fue de 112 millones 336 mil 538 habitantes, de los cuales 18 millones 335 mil habitantes vive en la ZMVM, el 18% de la población total del país.

La composición de la ZMVM integra 59 municipios del Estado de México, 16 delegaciones del Distrito Federal y el municipio de Tizayuca del Estado de Hidalgo, sin embargo este número es variable dependiendo de la institución:

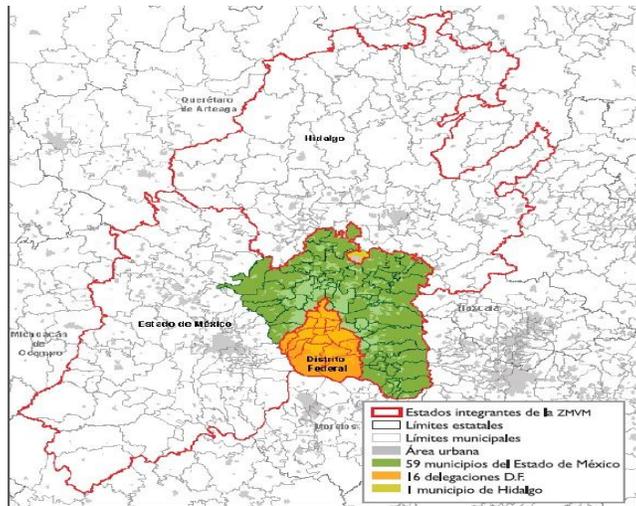
Conformación de las zonas metropolitanas de acuerdo con diferentes actores

	Municipios y delegaciones por entidad federativa		
	<i>México</i>	<i>Distrito Federal</i>	<i>Hidalgo</i>
Zona Metropolitana del Valle de México			
Declaratoria *	59	16	0
SEDESOL-CONAPO-INEGI**	59	16	1
Comisión Ejecutiva de Coordinación Metropolitana***	59	16	29

*Se refiere a la Declaratoria de la Zona Metropolitana del Valle de México publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal con fecha 23 de enero de 2003.

**Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México 2005.

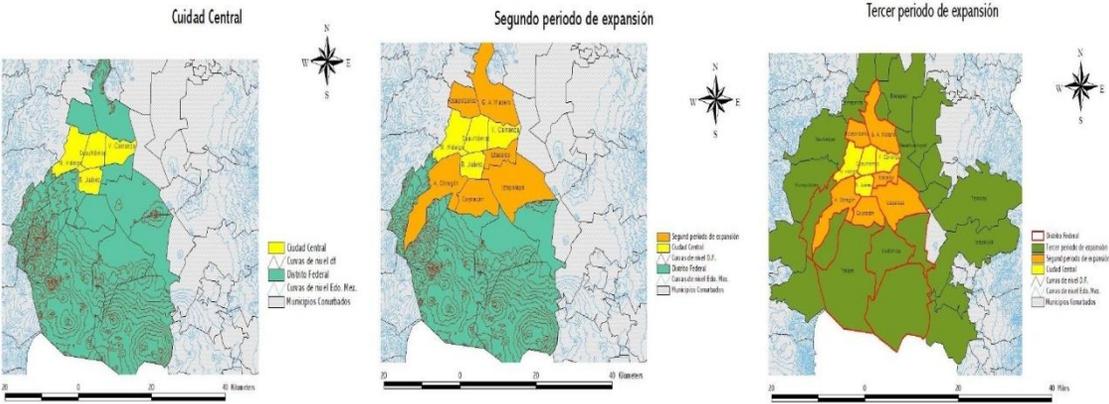
***Primera Sesión Plenaria de la Comisión Ejecutiva de Coordinación Metropolitana Nueva Época con fecha 17 de junio de 2008.



A lo largo de los años la ZMVM ha ido cambiando territorialmente debido al aumento de la población, así, a partir de 1950 “la ciudad de México desborda la demanda de servicios y espacios urbanos e inicia el crecimiento poblacional de los municipios como Tlalnepantla, Naucalpan, Nezahualcóyotl y Ecatepec, principalmente.

Por otro lado, la política de población aplicada por el Distrito Federal que limita la autorización de fraccionamientos y zonas industriales, fue la detonante para que a partir de la década de 1960 existiera ya una conurbación plena entre siete municipios del Estado de México y la ciudad de México, actuando esta última como ciudad central.

Crecimiento de la zona centro.



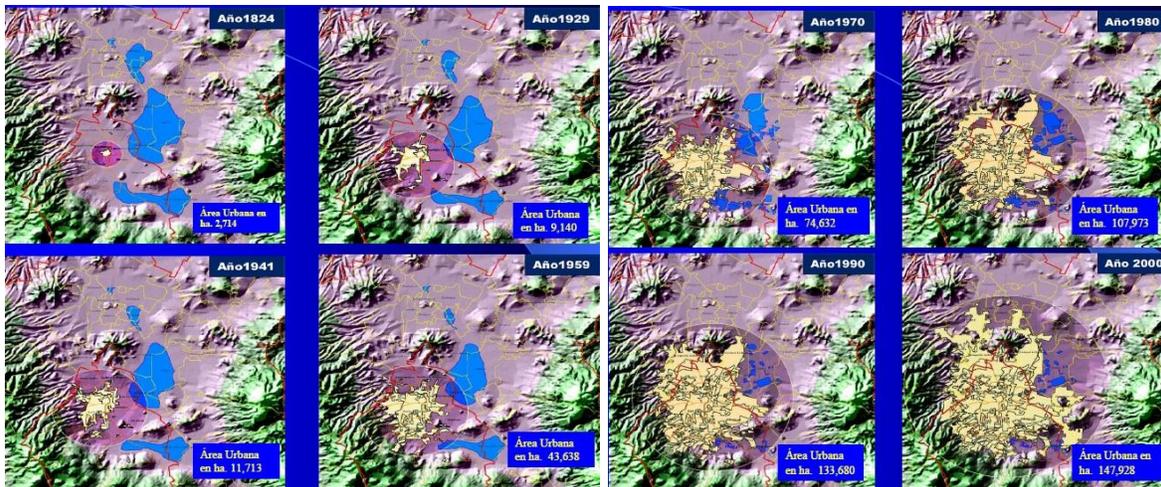
Para entonces, las áreas urbanas del Distrito Federal y las del Estado de México, principalmente Naucalpan y Tlalnepantla, estaban ya articuladas funcional y físicamente con condiciones para ofrecer servicios a sus habitantes, aunque sin una visión de conjunto.

La demanda de vivienda por la pronta expansión de la ciudad, aunada a la figura de permuta de tierras ejidales, promovió asentamientos irregulares localizados en zonas de difícil topografía. Entre 1960 y 1970, se construyen conjuntos habitacionales de grandes dimensiones del orden de 800 hab/ha, aprovechando terrenos baldíos. También surgió la época de “paracaidistas” e “invasores” de tierra, primero privadas y después ejidales y comunales bajo esquemas de fraccionamientos ilegales privados, creando zonas de marginación de servicios urbanos. A finales de la década de 1970 otros 10 municipios adoptaron esta explosiva dinámica urbana, conformando la Zona Metropolitana del Valle de México, contando ya con 17 municipios del Estado de México y el Distrito Federal. Al finalizar la década de 1990, se contabilizaban 35 municipios del Estado de México metropolitanos y conurbados con la ciudad de México; los últimos incorporados fueron principalmente los del norte y sur oriente de la región del valle. Así también, las grandes inversiones en las actividades industriales convirtieron a la zona como la segunda más importante del país, atrayendo aún más población (Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, 2010).

Población ZMVM 1950-2005 y proyección 2009

	1950	1960	1970	1980	1990	1995	2000	2005	2009
Población ZMVM	3 527 884	5 684 302	9 281 906	14 457 258	15 563 795	17 297 539	18 396 677	19 239 910	19 981 801
59 municipios del Estado de México	472 346	807 389	2 399 038	5 609 725	7 297 758	8 769 175	9 745 094	10 462 421	11 075 213
16 delegaciones del Distrito Federal	3 050 442	4 870 876	6 874 165	8 831 079	8 235 744	8 489 007	8 605 239	8 720 916	8 841 916
1 municipio de Hidalgo	5 096	6 037	8 703	16 454	30 293	39 357	46 344	56 573	64 672

Fuente: COESPO con base en INEGI 1950-2005 y CONAPO 2009.



Imágenes ⁵

Los municipios que presentan la mayor densidad de población son Ecatepec, Nezahualcóyotl (únicos municipios con más de un millón de habitantes), Naucalpan de Juárez, Tlalnepantla, Chimalhuacán, Ixtapaluca, Cuautitlán Izcalli y Tultitlán (municipios con más de medio millón de habitantes).

Ciudad Nezahualcóyotl, Chimalhuacán, Chalco y Chicoloapan son centros poblacionales que se expandieron de manera irregular al emplear básicamente suelo ejidal; Cuautitlán Izcalli, fue planeada y desarrollada por el gobierno estatal; Naucalpan, Tlalnepantla, Cuautitlán y Ecatepec, donde coexisten conjuntos habitacionales, corredores comerciales y de servicios, así como áreas industriales; Atizapán de Zaragoza, Coacalco y Tecámac con asentamientos predominantemente populares; Nicolás Romero y la prolongación de la carretera a Atizapán de Zaragoza-Villa del Carbón con colonias residenciales y asentamientos irregulares; Ixtapaluca con mezcla de conjuntos de interés social planeados y otros irregulares y Huixquilucan con su consolidación de zonas residenciales.

Las grandes vialidades creadas con la intención de integrar y aumentar la funcionalidad de las zonas urbanas y de resolver los conflictos, ofreciendo una circulación continua, contribuyeron también a la expansión de la ciudad de México y en muchos casos, chocando y dificultando la conexión con la estructura propia

⁵ Imágenes sacadas de: <http://www-cpsv.upc.es/documents/EstructuraUrbanadelaCiudaddeMexico>.

de los municipios ya conurbados del Estado de México (Consejo Estatal de Población, 2009).

La ZMVM tiene una red vial que “mezcla tramos de carreteras y autopistas, vías internas rápidas de cuotas, calles locales, y de la red vial primaria de la Ciudad de México la cual se comprende de vías rápidas, vías principales y ejes viales” (García Flores, 2010).

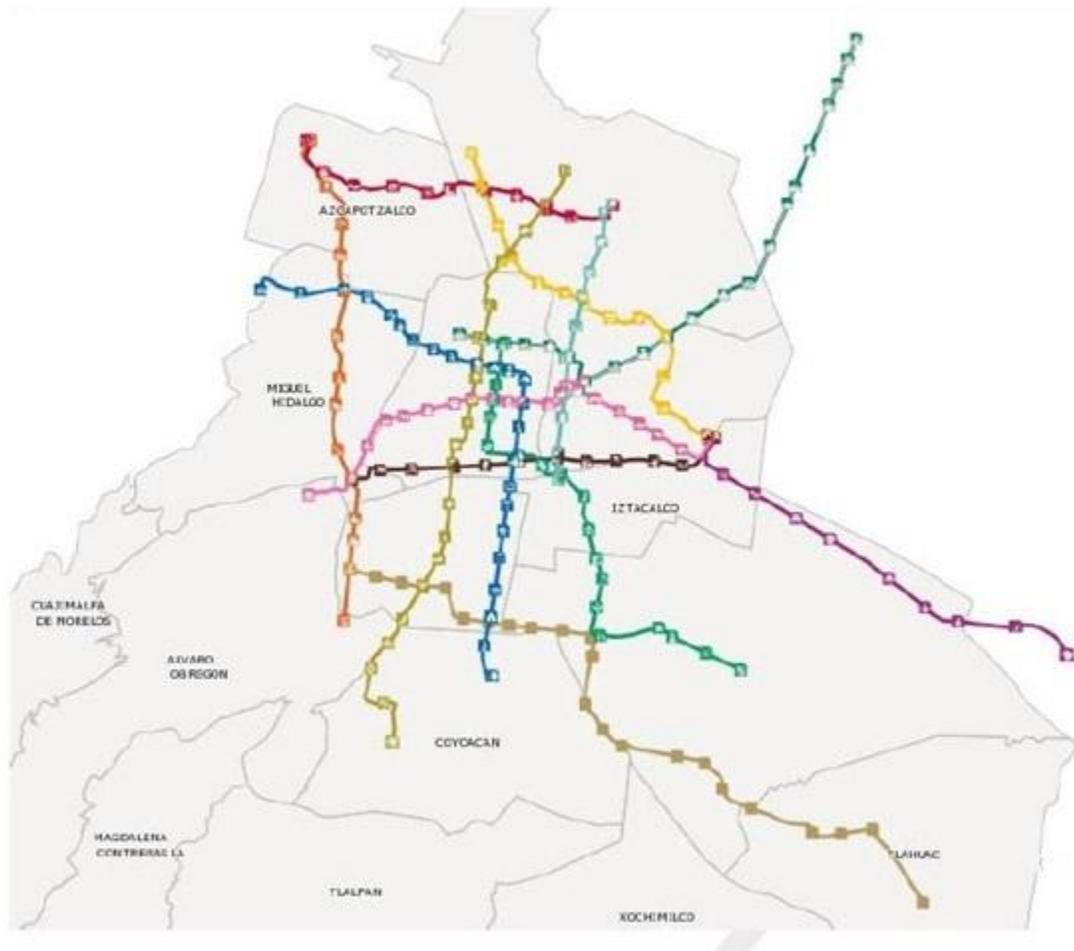
En el Distrito Federal la red vial permite múltiples opciones de rutas, con una longitud de red de alrededor de 10 mil 200 kilómetros de los cuales el 9% corresponden a las vialidad primaria conformada por 171.5 km de vías rápidas, 421 km de ejes viales y 320.5 km de vías principales, el restante 91% está conformado por vías secundarias, según datos de la SETRAVI-2009, a diferencia del Estado de México que cuenta con pocas rutas, alargando el tiempo de los recorridos, ya que es en D.F. donde se concentra la mayor infraestructura vial.

Distancia promedio recorrida por transporte público de pasajeros (2006)

Tipo de Vehículo	Km/día	Días/año	
		Cero	Uno y Dos
Microbuses	200	365	313
Taxis	200	365	313
Combis	200	365	313
Autobuses Red de Transporte de Pasajeros (día hábil)	223	255	
Autobuses Red de Transporte de Pasajeros (día inhábil)	241	110	
Autotransporte Federal de Turismo	60	365	
Autobuses Concesionados	223	365	313*
Motocicletas	79	313	

Fuente: SMA (2008)* Se estima que los vehículos con menos de 10 años tienen holograma cero

líneas del metro. ZMVM



Datos reveladores que la encuesta origen-destino 2007 realizada por el INEGI dio fue que, para la ZMVM (solo se incluyeron 40 municipios del Estado de México) cada día hábil se efectúan cerca de 22 millones de viajes, de los cuales 6.8 millones se realizan en transporte privado mientras que 14.8 millones se realizan en transporte público. De estos viajes/día el 58.4% se realizan en el D.F. y el 41.3% en el Estado de México.

La zona cuenta con una flota vehicular de 4.5 millones de vehículos (sma-df, 2010b) es decir, 157 vehículos por cada mil habitantes.

CAPÍTULO 1. Transformaciones urbanas eufénicas⁶ de la zona metropolitana del Valle de México.

En este capítulo se va a introducir y a profundizar en las distintas políticas de vialidad creadas para la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) que han venido a transformar el espacio público.

Se comenzará ofreciendo una detallada revisión del proyecto generador de las transformaciones urbanas, políticas y sociales en cuestión de vialidad, siguiendo con la descripción de las implicaciones que tuvo en cuestión de transporte público de pasajeros y finalizando con la creación del Metrobús (para la ciudad de México) y el Mexibús (para el Estado de México).

La vialidad ha ido cambiando y adaptándose a lo largo de los años según las necesidades de las personas y las invenciones de nuevos tipos de transporte, este cambio se ha acelerado por la globalización, que en esta época moderna ha sido un detonante prioritario que vino a revolucionar la vida de las personas.

La globalización, según el Fondo Monetario Internacional (FMI) "...es una interdependencia económica creciente del conjunto de países del mundo, provocada por el aumento del volumen y la variedad de las transacciones transfronterizas de bienes y servicios, así como de los flujos internacionales de capitales, al tiempo que la difusión acelerada de generalizada de tecnología".⁷ Trayendo así una unificación de mercados, transformaciones sociales, económicas, culturales y políticas, construcción de modelos de carácter global, modos de producción y movimientos de capital impulsados por los países "más avanzados", fases de producción en diferentes países, procesos de avance en la

⁶ Eufénica lo expongo como una variante de eufemismo. Que retomando a Bourdieu con su término eufenización es todo aquel acto que funciona cosméticamente para embellecer aspectos del poder que no se pueden negar, utilizado para borrar algo que se considera negativo o que puede convertirse en un problema si se declara explícitamente.

⁷ <http://economia-globalizacion.blogspot.mx/2006/01/qu-es-la-globalizacin.html>

tecnología, telecomunicaciones y transporte, acceso inmediato a la información, vía internet, eliminación de fronteras financieras, creación de un nuevo sistema financiero de alcance mundial, concentración de medios de comunicación de masas que limita el acceso a la libertad de información y potencia la concentración del poder económico y financiero y la pérdida de atribuciones de los gobiernos de los diferentes países”.⁸

Los pasos más importantes en la incursión de México en la globalización fueron: El ingreso al GATT (ahora la Organización Mundial del Comercio-OMC) en 1986. La apertura hacia el capital extranjero representado por el establecimiento del Fondo NAFIN en 1989 y su oferta pública posterior en la Bolsa de Nueva York (New York Stock Exchange-NYSE) en 1991. La privatización de los bancos entre 1991 y 1992. El proceso de globalización se fortaleció con la implantación del Tratado de Libre Comercio (TLC) en 1994, y el ingreso a la OCDE en el mismo año.

Cuando el ritmo mundial de la globalización se aceleró con las políticas de Thatcher y Reagan en los 80, México empezó a aplicar políticas de liberalización, desregulación, internacionalización y privatización en los negocios.⁹ No se sabe en ciencia cierta con cuantas empresas paraestatales contaba el Estado Mexicano, pero fue en esta época cuando se comenzaron a otorgar concesiones a inversionistas extranjeros y se pusieron en venta una amplia cantidad de estas empresas. Así por ejemplo, con Miguel de la Madrid como presidente, se vendieron en 1985 236 paraestatales,¹⁰ dando paso así a la penetración de instituciones financieras extranjeras y a un sistema financiero global dependiente del desarrollo de los países “avanzados”.

El transporte en este desarrollo impulsado por la globalización también ha ido cambiando. Durante las últimas décadas, el Distrito Federal ha vivido un proceso de despoblamiento de las delegaciones centrales a pesar de ser las de mayor

⁸ <http://economia-globalizacion.blogspot.mx/2006/01/qu-es-la-globalizacin.html>

⁹ <http://www.promexico.gob.mx/negocios-internacionales/aprovechamiento-de-la-globalizacion-en-mexico.html>

¹⁰ <http://www.mmh.org.mx/nav/node/355>

infraestructura urbana. Esta situación ha sido acompañada de un crecimiento expansivo hacia las delegaciones del poniente, oriente y sur; y en mayor medida hacia los municipios del Estado de México, particularmente los ubicados al oriente. Este proceso de concentración de la población en las áreas externas de la Ciudad, ha provocado cambios importantes en los patrones de viaje. Así, mientras que en 1983 los viajes con origen - destino en las delegaciones del Distrito Federal representaban casi el 62 por ciento, en 1994 su participación se redujo a menos del 57 por ciento y siguiendo con este patrón, los viajes interdelegacionales eran más importantes (32%) que los viajes al interior de cada delegación (24%). Por su parte, los viajes metropolitanos (los que cruzan el límite del Distrito Federal y el Estado de México), pasaron del 17 a casi el 22 por ciento; esto significa poco más de 4.2 millones de viajes por día. Es decir, tienden a predominar más los viajes largos que los viajes cortos. Inclusive, se estima que para el 2020 esta cifra será cercana a los 5.6 millones de viajes y representará cerca del 20% del total de viajes en la ZMVM (28.3 millones de viajes en total).

Una implicación importante de la expansión urbana es el crecimiento de la demanda de viajes que no ha ido acompañada de una red de infraestructura de transporte adecuada. De esta forma, la movilidad en el Valle de México se enfrenta a varias insuficiencias tanto en los varios modos de transporte como en la red vial disponible. Es una contradicción entre una masa de cerca de 3.5 millones de vehículos (autos, autobuses, camiones, camionetas, motocicletas) y una red de vialidades saturadas con desarticulaciones e ineficiencias en la coordinación de los diversos modos de transporte, que afectan la velocidad, los tiempos empleados, las emisiones de contaminantes y la salud de los habitantes.

En esa transformación destacan varios rasgos importantes: 1) La participación del vehículo privado se redujo de 25 a 16 % entre 1986 y el 2000, a pesar de que el número total de vehículos aumentó en cerca de medio millón. 2) La participación del metro decreció de 19 a 14 % a pesar del aumento en el número de kilómetros de líneas. 3) La base sustancial del transporte público en la Ciudad de México es el transporte de superficie (56 por ciento en 1986 y 70 por ciento en 2000). Sin

embargo, mientras en 1986 predominaban los autobuses de mediana capacidad, éstos fueron sustituidos por microbuses y combis de mediana y baja capacidad. Asimismo, resalta la reducción acentuada de la capacidad del transporte administrado por el gobierno, producto en parte por la desaparición de Ruta 100, mientras que los modos con mayor atracción son de baja capacidad, provocando saturación de vialidades, inseguridad para el usuario y alto impacto ambiental. “De 1983 a 1998 tiene lugar un notable aumento de los viajes realizados en colectivos (microbuses y combis) al evolucionar de 8 a 55%, mientras que los servicios de transporte público administrados por el gobierno (metro, transporte eléctrico y autobuses de la ex Ruta 100), bajan sensiblemente su participación de 53.6% a 20.5% en este periodo.”¹¹

En efecto, para el 2000 de cerca de 21 millones de pasajeros transportados diariamente, casi 60% lo hacían mediante microbuses, combis y taxis. Desde el punto de vista de la eficiencia del sistema de transporte; preocupa el hecho de que un volumen tan alto de viajes se realicen en medios colectivos de baja capacidad tanto en el Distrito Federal, donde se realizan cerca de ocho millones de tramos de viajes en estos medios, como en los viajes entre el Distrito Federal y el Estado de México, que suman cuatro millones de tramos de viajes adicionales.¹²

Al contemplar este panorama en los últimos años se han realizado en la zona metropolitana del valle de México obras de infraestructura vial transformando por completo el espacio público urbano a través de políticas para la movilidad que tienen como objetivo impulsar un desarrollo urbano, sustentable, expandiendo, modernizando e integrando redes de transporte público de calidad y que a la vez establezcan lineamientos para la planeación, gestión, inversión y defensa del espacio público.

¹¹ Documento petitorio de reforma al artículo 118 DEL ESTATUTO DE GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, A CARGO DEL DIPUTADO JORGE FRANCISCO SOTOMAYOR CHÁVEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN.

¹² Ibid

1.1 TRANSFORMACIONES URBANAS VIALES.

1.1.1 Nuevas políticas de vialidad en la ZMVM

En el 2002 el Gobierno del Distrito Federal (GDF) aprobó la “**Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal**” en la cual introduce una serie de definiciones que darán pie a la aprobación y puesta en marcha de un nuevo proyecto que cambiaría la imagen de la ZMVM. Quedando las siguientes nomenclaturas:

Bolardos: Material anclado al suelo y destinado para delimitar el carril confinado.

Carril Confinado: Se refiere al carril de la superficie de rodamiento para la circulación de un tipo de transporte automotor, específicamente de transporte público de pasajeros, sobre un sentido de la vía, con dispositivos de delimitación en el perímetro del carril que no permiten que se introduzcan otro tipo de vehículos.

Centro de Transferencia Modal: Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve como conexión de los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte.

Ciclista: Toda persona que se traslada de un lugar a otro a bordo de una bicicleta.

Concesión: Acto administrativo por virtud del cual, la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros o de carga, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado del Distrito.

Concesionario: Persona Física o moral que al amparo de una concesión otorgada por la secretaría, realiza la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros y/o de carga, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado del Distrito Federal.

Corredores de Transporte: Sistema de transporte público de pasajeros, masivo y/o colectivo, con operación regulada, controlada y con un recaudo centralizado, que opera de manera exclusiva en una vialidad con carriles reservados para el transporte público, total o parcialmente confinados, que cuenta con paradas

predeterminadas y con una infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, estaciones ubicadas a lo largo del recorrido, con terminales en su origen y destino, con una organización para la prestación del servicio como personas morales.

Metrobús: Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal, sectorizado a la Secretaría, que cuenta con personalidad jurídica y patrimonio propios además de autonomía técnica y administrativa, su objeto es la planeación, administración y control del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal.

Así mismo, hace la reglamentación para concesiones, de sus obligaciones, derechos y formas de darse, declarando que formarán parte del Sistema de Transporte Público Local de Pasajeros el concesionario, así como los que proporciona el Gobierno, mismos que se clasifican en:

- I. El Sistema de Transporte Colectivo “Metro”, Organismo Público Descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuya planeación, organización, crecimiento y desarrollo se regirá por su decreto de creación, el cual forma parte del Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; la Red Pública de Transporte de Pasajeros deberá ser planeada como alimentador de este sistema;
- II. El Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, Organismo Público Descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, que en su planeación, crecimiento y desarrollo se ajustará a su instrumento de creación, el cual forma parte del Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal y a las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;
- III. La Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, Organismo Público Descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, que en su planeación, crecimiento y desarrollo se ajustará a su instrumento de creación, el cual forma parte del Programa Integral de Transporte y Vialidad

del Distrito Federal y a las demás disposiciones jurídicas y administración aplicables;

- IV. El Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal, Metrobús, Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal, sectorizado a la Secretaría que cuenta con personalidad jurídica y patrimonio propios además de autonomía técnica y administrativa que en su planeación, crecimiento y desarrollo se ajustará a su instrumento de creación, el cual forma parte del Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal y a las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

La Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal¹³ tiene como objetivo regular y controlar la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal en todas sus modalidades, así como el equipamiento auxiliar de transporte, sea cualesquiera el tipo de vehículos y sus sistemas de propulsión, a fin de que de manera regular, permanente, continua, uniforme e ininterrumpida se satisfagan las necesidades de la población; así como regular y controlar el uso de la vialidad, la infraestructura, los servicios y los elementos inherentes o incorporados a la misma, para garantizar su adecuada utilización y la seguridad de los peatones, ciclistas, conductores y usuarios. Siendo de utilidad pública e interés general, la prestación de los servicios públicos de transporte en el Distrito Federal, cuya obligación de proporcionarlos corresponde originalmente a la Administración Pública, ya sea a través de empresas de participación estatal u organismos descentralizados, o bien, por conducto de personas físicas o morales a quienes mediante concesiones, el Gobierno del Distrito Federal (GDF) encomiende la realización de dichas actividades, en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.¹⁴

¹³ Tomo como punto de partida las leyes hechas en el Distrito Federal porque fue en este lugar en donde se dio el comienzo del Metrobús, que posteriormente pasó a ser llamado Mexibús para el Estado de México, siendo el punto de partida. Además de ser el D.F. el pionero en reformular sus leyes, es el que tiene más especificaciones para el proyecto del Metrobús.

¹⁴ Ley de Transporte y vialidad del Distrito Federal (2002).

Esta ley es la primera de varias leyes hechas y modificadas por el GDF que cambió completamente el panorama y la forma de ver la ciudad, pero estas nuevas perspectivas provienen de un proyecto que revolucionaría la imagen y el significado de ciudad urbana no solo en el Distrito Federal sino en toda la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).

El 30 de abril de 2014 a las 23:00 hrs la Asamblea Legislativa del Distrito Federal aprobó en lo general y en lo particular la Ley de Movilidad para la Ciudad de México después de año y medio de discusión. Con esto se abroga la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal y se expide la de movilidad. Esta nueva ley representa un avance significativo, ya que se sustituye el modelo de Transporte y Vialidad por el de Movilidad, como un concepto dinámico que está diseñado a responder de mejor manera a las necesidades de la población de la Ciudad de México.

Parte de las nuevas disposiciones a las que se tendrán que sujetar los capitalinos es la de los exámenes para obtener la licencia de manejo; en su artículo 65 señala que para obtenerla será necesario acreditar las evaluaciones y, en su caso, los cursos que para ello establezca la respectiva secretaría, además de cumplir con los demás requisitos que señala la ley y disposiciones jurídicas y administrativas. La ahora denominada Secretaría de Movilidad estará facultada para cancelar de forma definitiva las licencias o permisos, entre otras, cuando el titular sea sancionado por segunda vez en un periodo de un año por conducir un vehículo en estado de ebriedad, o por tercera ocasión en un periodo de tres o más años por la misma causa.

Respecto al Órgano Regulador de Transporte, es un organismo desconcentrado de la administración pública adscrito a la Secretaría de Movilidad, cuyo objetivo principal es planear, regular, administrar, supervisar y vigilar el servicio de corredores de transporte, excepto Metrobús. Su tarea también es intervenir en los procedimientos administrativos para el otorgamiento, prórroga, revocación, caducidad, y el retiro de concesiones, en este sentido las concesiones del transporte público se otorgaran ya no a personas físicas sino morales.

Otro cambio es los manifestantes en la Ciudad de México ya que avisarán con 48 horas de anticipación a la Secretaría de Seguridad Pública para poder realizar una protesta, así lo establece el artículo 212 de esta ley, aunque cabe destacar que esta medida ya está contemplada en el Reglamento de Tránsito para el DF. Sin embargo, se agrega que la administración pública en el ámbito de su competencia deberá informar a la población a través de los medios masivos de comunicación y electrónicos sobre el desarrollo de dichas manifestaciones, actos o circunstancias que alteren de forma momentánea, transitoria o permanente la vialidad, por ello se tendrá que ofrecer a los capitalinos vías alternas para su movilidad. Este artículo también aplica para la realización de desfiles, caravanas, manifestaciones, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración humana de carácter político, religioso, deportivo, recreativo o social, que pueda perturbar el tránsito.

Con esta nueva ley de movilidad el peatón tendrá prioridad en la escala de movilidad sobre los automovilistas, con el fin de acabar con el desequilibrio que existe en esta materia. Con ello se busca la creación de una ley del peatón, por lo que la ley incluye la creación de zonas de movilidad sostenible y la distribución del presupuesto conforme a la jerarquía de movilidad.

Las zonas de movilidad serán polígonos creados por las autoridades con la infraestructura necesaria para privilegiar la movilidad peatonal, en segundo lugar las bicicletas y por último los vehículos particulares. Así mismo se aceptó adicionar la fracción 41 al artículo 9 para incluir la definición de grupo vulnerable que involucra también a los motociclistas, similar a lo que se establece en normas internacionales, pero en el pleno también fue eliminado.¹⁵

El Estado de México, aunque más tardado, también comenzó a seguir el mismo paso que el D.F., publicando el 22 de noviembre del 2007, en la gaceta del Gobierno, el programa especial de transporte masivo del Estado de México, firmado y autorizado por el entonces gobernador Enrique Peña Nieto, con el cual además de cumplir su compromiso de campaña de hacer del Estado de México una identidad mejor comunicada con servicios de transporte masivo ágiles,

¹⁵ http://www.milenio.com/df/Asamblea-Legislativa-aprueba-Ley-Movilidad_0_290970924.html

rápidos y seguros, pretendió tener en cuenta las necesidades de los mexiquenses disminuyendo el tiempo de traslado, mejorar la calidad del transporte público, dar condiciones de alta seguridad, mejorar las condiciones de movilidad urbana, disminuir las emisiones contaminantes atmosféricas y el consumo de combustibles, mejorar la imagen urbana, contribuir al desarrollo económico y social de los mexiquenses, mejorar su calidad de vida e incrementar la competitividad del Estado de México. Ante esto se determino la creación de:

- Tren Suburbano Buenavista-Cuautitlán-Huehuetoca.
- Corredor atendido con vehículos de alta capacidad Ciudad Azteca-Tecámac.
- Corredor atendido con vehículos de alta capacidad Ecatepec – Coacalco-Lechería.
- Corredor atendido con vehículos de alta capacidad La Paz- Ixtapaluca.
- Corredor atendido con vehículos de alta capacidad Chicoloapan-Chimalhuacán- Peñón Viejo.
- Tren suburbano La Paz- Chalco.
- Tren Suburbano Jardines de Morelos (Ecatepec)- Metro Martin Carrera.
- Las correspondientes redes alimentadoras para el transporte masivo.

Así mismo, se plantearon la reestructuración de rutas, adecuación de infraestructura, implementación de sistemas de prepago y la formulación de una mejora en la imagen del sistema de transporte.

Para junio del 2011 el Centro de Transporte Sustentable de México, A.C. (CTS México) y el Instituto de Políticas para el Desarrollo del Transporte (ITDP por sus siglas en inglés), presentaron una visión de una movilidad sustentable para el Estado de México–Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) y una serie de acciones estratégicas, como aporte al Plan de Transporte del Gobierno del Estado de México durante el periodo 2012-2017. Siendo estas:

1. **Red Integrada de Transporte Masivo** – se propone la construcción de 9 líneas de BRT Mexibús adicionales a la existente para atender los viajes

internos al Estado de México en la ZMVM. Además, se plantea la adición de 2 líneas de Tren Suburbano, una conectada a una extensión de Tren Ligero, y una tercera línea de la misma tecnología pero de naturaleza interurbana que conecte a la Ciudad de México con Toluca.

2. **Movilidad con Integración Tarifaria** – se propone la creación de los mecanismos institucionales y financieros para permitir la integración fiscal de todos los modos de transporte público y de cobro al privado con un sólo medio de pago.
3. **Infraestructura para el Acceso al Transporte** – se propone la adecuación masiva de las estaciones, terminales y paraderos del sistema de transporte público, la instalación de carriles exclusivos y estacionamientos para bicicletas, y la construcción de 15 estacionamientos a distancia (Park-n-Ride) para viajeros metropolitanos que no pueden dejar a su automóvil.
4. **Más Vías no son la Vía** –se propone un alto en la construcción y ampliación de la red de autopistas urbanas, buscando analizar qué alternativas de transporte serían más costo-efectivas en el mediano plazo para el problema de movilidad del Estado de México, que cada día sufre peores niveles de congestionamiento.
5. **Ciudades Densas, Compactas y Conectadas**- se propone hacer más infraestructura para peatones, bicicletas y transporte público, y áreas verdes que permitan generar comunidades que no sean solo dormitorio.
6. **Empresas Solidas, Vehículos Nuevos, Mejor Servicio** –se propone formalizar y eficientar los procesos de producción de los transportistas actuales del Estado en empresas organizadas con procesos de negocios que busquen la calidad para los usuarios.
7. **Instituciones Fuertes, Agiles y Capacitadas** – se propone centralizar las decisiones en una sola área dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte del Estado, así como la creación de un organismo técnico gestor que integre las funciones de financiamiento, planeación, y regulación de la operación velando por los intereses del usuario.

8. **Aire Limpio en el Estado de México** – se propone realizar una homologación de nuevo para que todos los vehículos que transiten en la zona metropolitana gradualmente emitan menos por kilómetro recorrido. Esta propuesta se enfoca en el parque automotor de gasolina.
9. **Estrategia Integral de Seguridad Vial** – se proponen acciones de capacitación institucional (recolección de datos y monitoreo), mejoras en la infraestructura, y campañas de educación al usuario.
10. **Financiamiento para la Movilidad Sustentable** – se busca implementar mecanismos fiscales innovadores como un impuesto verde, garantías y subvenciones a inversiones del sector privado relacionadas con transporte sustentable, utilizando ingresos ligados a la venta y uso del automóvil privado.¹⁶

1.2 UN PROYECTO VIAL MILENARISTA EN MÉXICO

A principios del 2002 el GDF a través de la Secretaría del Medio Ambiente (SMA) comenzó la gestión ante el Banco Mundial para la obtención de recursos provenientes del Fondo para el Medio Ambiente Mundial (Global Environment Facility, GEF por sus siglas en inglés) para el desarrollo de una estrategia integral de transporte que fuese más amigable con el clima en la Ciudad de México, y que además fortaleciera los esfuerzos del Gobierno de la Ciudad, al implementar y llevar a cabo estudios, proyectos y medidas, vinculados e incluidos en el Programa para Mejorar la Calidad del Aire en la ZMVM, 2002-2010 (en adelante PROAIRE 2002-2010) y consideradas como acciones prioritarias en el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2000-2006, (en adelante PITV).

La conjunción de los programas desarrollados a lo largo de toda la ZMVM así como la experiencia e interés de las autoridades ambientales, de transporte del

¹⁶ 10 Estrategias de Movilidad para un Estado de México Competitivo, Seguro y Sustentable: Hacia una Red Integrada de Transporte en la Zona Metropolitana del Valle de México; CTS México ITDP.

GDF y del Banco Mundial, dio como resultado la construcción del Proyecto Introducción de Medidas Ambientalmente Amigables en Transporte (PIMAAT).¹⁷

El PIMAAT fue diseñado con el propósito de promover política y medidas para un transporte sustentable que lograra una reducción de emisiones contaminantes a la atmósfera. Teniendo como principales logros del proyecto la Construcción de Corredores Estratégicos en la Ciudad de México y la creación del marco institucional, regulatorio, y de negocios, la construcción de Ciclovías, la elaboración y publicación de la Estrategia Local de Acción Climática, de la Ciudad de México, el Programa de Acción Climática para la Ciudad de México, y realización de Pruebas en autobuses utilizando el Protocolo de Pruebas para México. Su objetivo principal fue el desarrollo de políticas, regulaciones y medidas que ayudaran al cambio modal de largo plazo, hacia un transporte más eficiente, menos contaminante y con menor emisión de Gases Efecto Invernadero (GEI) en la ZMVM.

La fase de lanzamiento e implementación del proyecto comienza en el año 2003 y se amplía al 2009 con el objetivo de:

- Ejecutar administrativa y operativamente el proyecto.
- Cumplir con la realización de las actividades y los tiempos del proyecto definidos para ello.

El proyecto para su funcionamiento, contó con diversas aportaciones internacionales, entre las cuales destacan:

Institución	Descripción
Fondo Mundial Ambiental (GEF) a través del Banco Mundial.	Aplicados en cada uno de los seis componentes del proyecto.
Instituto de los Recursos Mundiales World Resources Institute (WRI) ¹⁸	La donación fue asignada para diversas actividades y tareas de los componentes en los que participó el CTS en el marco de la gestión y

¹⁷ Memoria del proyecto Introducción de Medidas Ambientales Amigables en Transporte. (2010)

¹⁸ La Fundación Shell, a través del WRI da lugar a la creación del Centro de Transporte Sustentable de la Ciudad de México (CTS). Para formalizar esta donación, se firmó un memorando de entendimiento entre el WRI y la SMA.

	realización del PIMAAT.
Programa de Recursos Humanos Mundiales (Policy and Human Resources Development Fund (PHRD) a través del Banco Mundial	El Programa japonés PHRD donó para la realización de la segunda fase del Proyecto de la Calidad del Aire y Transporte para la ZMCM, cuyo propósito es el reducir la contaminación local en el sector transporte al mismo tiempo que se mejora su eficiencia y su seguridad.
Empresas de Autobuses	* Empresas como Scania, Volvo, Mercedes e Internacional prestaron autobuses para la realización de pruebas de combustibles, establecidas en la componente 3 de proyecto. * Las empresas FAW y ANFAI donaron un autobús cada una.
Otras donaciones	* La Fundación Hewlett, la Donación Alemana y el Fideicomiso Canadiense. * Pemex donó 50,000 litros de diesel de 50 ppm
Recursos locales (asumidos por la SMA)	* Impuesto al Valor Agregado (IVA)- se proporcionó los recursos necesarios para complementar el pago del IVA derivado de los gastos del proyecto, así como aquellos gastos elegibles no financiados o no contemplados que por su naturaleza pudieran incidir en la ejecución del Proyecto. * Recursos en especie- incluyéndose aquellos recursos que la SMA y el resto de las dependencias involucradas asignan al proyecto como, computadoras, uso de espacios, oficinas, material de oficina, etc. ¹⁹

Siento el total de recurso adquirido por donaciones utilizado para la elaboración del proyecto el siguiente:

¹⁹ Ibid

Tabla 1
Composición de los Recursos del Proyecto

ORIGEN DE LOS RECURSOS	M USD
Donación GEF	5.80
Donación PHRD	1.31
Fundación Shell (WRI)	1.00
Contraparte del GDF	2.40
Empresas de autobuses (donación de autobuses para pruebas)	3.00
OTRAS DONACIONES	
Fundación Hewlett	0.65
Donación Alemana	0.75
Fideicomiso Canadiense	0.25
TOTAL	15.16

Fuente: Archivo electrónico denominado "Origen de los Recursos" de la UIP, DECIIP Secretaría del Medio Ambiente del GDF. Agosto 2004.

Tras la realización del "Estudio Conceptual de Dos Corredores de Transporte en la ZMVM", realizado por el GDF y el gobierno del Estado de México durante el segundo semestre del 2002, se determinaron dos zonas principales para la realización de estos corredores: el Corredor sobre la Av. Tláhuac, por lo que corresponde al Distrito Federal y el Corredor de la Av. López Portillo por lo que compete al Estado de México. Esto, con la finalidad de identificar corredores de transporte que permitieran dotar a la ZMVM de un sistema de transporte eficiente, eficaz, equitativo, no contaminante y económicamente sostenible, que repercutiera positivamente en la calidad de vida de su población.

A partir de esto se propusieron varios corredores en primer lugar se encontraba el de la Avenida Tláhuac- Avenida Taxqueña; sin embargo en esta Avenida se

contemplaba la construcción de una línea del metro, en gran parte de la longitud que abarcaría el Corredor Estratégico. Se encontraban con posibilidades los Corredores de Avenida Insurgentes, Reforma-Calzada Misterios-Calzada Guadalupe, Eje Central Lázaro Cárdenas-División del Norte, Eje 1 Norte, Miguel Ángel de Quevedo-Luis Cabrera, Eje 8 Sur, Eje 4 Oriente, Avenida Revolución, Ejes 7 y 7A Sur entre otros.

Después de analizarse las diferentes vialidades, hacer estudios de oferta y demanda, así como ver presupuestos, se tomo en cuenta un sistema de seis corredores, con una longitud total de 113 km., los cuales fueron:

1. Insurgentes
2. Eje Central
3. Eje 8 Sur
4. Arco sur (Periférico)
5. Eje 4 Norte
6. Eje 3 Oriente
7. Eje 4 Sur

Por requerir de bajas inversiones en infraestructura y dado que presentaron condiciones más favorables para desarrollarlos como corredores piloto, se inició con el de Insurgentes, el cual presentó objetivos operativos concretos como:

- ✓ Diseño conceptual
- ✓ Diseño funcional
- ✓ Diseño operacional
- ✓ Proyecto ejecutivo

1.3 NUEVAS CARACTERÍSTICAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y EL IMPACTO AMBIENTAL

Los estudios realizados por el PIMAAT señalan que la ZMVM cuenta con un sistema de transporte urbano inadecuado cuyos principales efectos negativos son la dificultad de movilidad de los habitantes y altos niveles de contaminación que deterioran la calidad del aire y la salud de las personas. Y es que, de acuerdo con el Programa de Calidad del Aire 2002-2010 los vehículos automotores de la ZMVM son la principal fuente de contaminación atmosférica. Para que ese alto impacto ambiental se produzca concurren varios factores: la cantidad de automotores, superior a los tres millones de unidades, la expansión de la mancha urbana la cual impacta en el incremento del kilometraje recorrido por viaje, y la saturación creciente de la red vial que obliga a incrementar el tiempo de operación de los motores en condiciones ineficientes y bajas velocidades de circulación. Por todo ello para satisfacer la demanda de energía de esta flota inmensa, con viajes largos



y velocidades lentas se requieren de 4.5 millones de litros de diesel, 18 millones de litros de gasolina y 700 mil litros de gas licuado de petróleo diariamente.

De acuerdo al inventario de emisiones de la ZMVM, del total de vehículos, 94% de ellos utilizan gasolina, el 5%

consumen diesel y el 1% gas LP. Del parque vehicular que utiliza gasolina, el 52% de los vehículos son anteriores a 1990, carecen de tecnología ambiental, son altamente emisores y aportan cerca del 68% de las emisiones totales. El 48%

restante de los vehículos y que son los de 1991 en adelante, cuentan con tecnología ambiental y participa con el 32% de las emisiones.²⁰

Factores de emisión CH₄ y N₂O para vehículos de gasolina

	Año de incorporación en México	CH ₄	N ₂ O
		g/km	g/km
Auto privado, taxi y combi (1)			
Convertidor catalítico de tres vías	1993 en adelante	0.030	0.170
Convertidores por oxidación	1991-1992	0.070	0.075
Sin control	anteriores a 1991	0.135	0.020
Microbús (2)			
Convertidor catalítico de tres vías	1993 en adelante	0.035	0.236
Convertidores por oxidación	1991-1992	0.090	0.097
Sin control	anteriores a 1991	0.135	0.024
Autobús (3)			
Convertidor catalítico de tres vías	1993 en adelante	0.075	0.606
Sin control	anteriores a 1993	0.270	0.054
Motocicleta (4)			
Con control	1993 en adelante	0.13	0.002

Fuente: IPCC (1996). (1) Tabla 1.27 US Gasoline passenger cars; (2) Tabla 1.28 US light duty gasoline trucks ; (3) Tabla 1.29 US Heavy Duty Gasoline Trucks; (4) Tabla 1.33. US Motorcycles.

Por ello, en el mediano y largo plazo el GDF plantea la necesidad de implantar una reforma global del sistema de transporte urbano que favorezca su eficiencia y que al mismo tiempo sea impulsora de beneficios ambientales, que incluya: el desestímulo al uso del automóvil individual y su racionalización; el adecuado mantenimiento, integración y expansión, con mayor calidad de servicio, de los transportes públicos menos contaminantes (Metro, trolebús y camiones de alta capacidad, como el Metrobús); sustitución de los microbuses por camiones con tecnología alternativa que tenga un menor impacto ecológico, organizados racional y eficientemente; la ampliación de rutas del transporte público en las colonias populares periféricas y su conectividad al sistema troncal; el ordenamiento de la vialidad urbana y las conexiones metropolitanas para superar los cuellos de botella existentes.

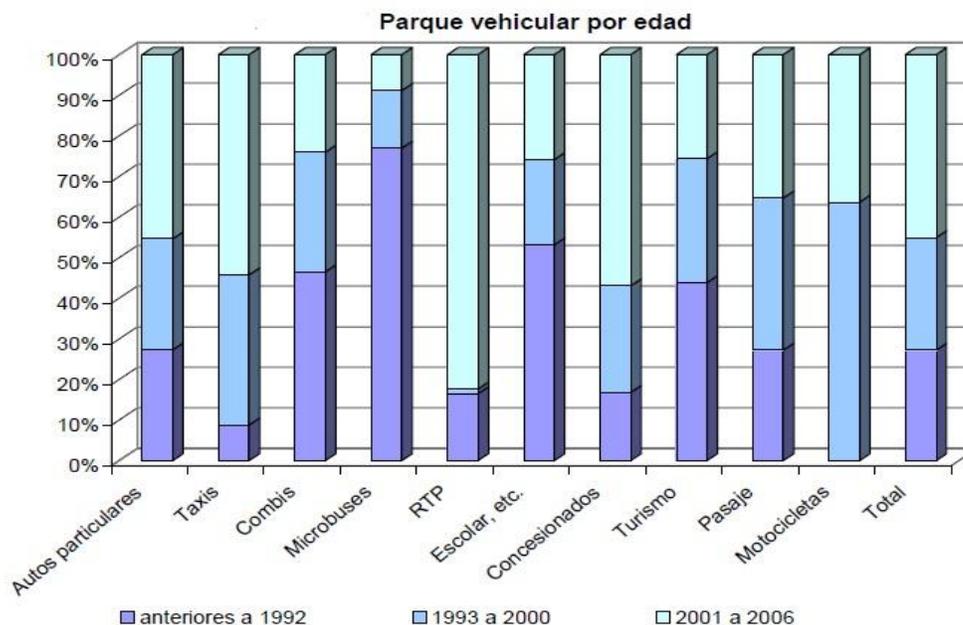
²⁰ <http://www.fimevic.df.gob.mx/problemas/1diagnostico.htm>

En este contexto, el privilegiar las formas de transporte masivo sobre el individual adquiere una enorme relevancia si se toma en consideración que: El 81% de los viajes metropolitanos se realizan en transporte masivo y sólo el 19% en automóviles particulares.²¹ Esto mediante el uso de sistemas masivos de transporte, dándoles prioridad en la circulación mediante el confinamiento de algunas de sus rutas en corredores estratégicos, dotando a las vialidades de una infraestructura perfectamente integrada al entorno urbano (compuesta por elementos paisajistas, ambientales, de mobiliario y de espacio libre) que induzca a la integración eficiente de los corredores con otros modos de transporte como el Metro y el Tren Ligero, cuyo diseño amplíe las posibilidades de incorporar tecnología innovadora así como el uso de formas alternativas de energía.

De acuerdo con el INEGI el 65% de los viajes realizados por modo de transporte público le pertenece al colectivo, 17% taxis, el metro 8%, Autobús suburbano 7%, RTP 2%, trolebús 1%, y Metrobús 0.5%. En cuestión de modo privado el mayor número de viajes se realiza en automóvil con un 92.3%, 6.4% en bicicleta y el 1.4% restante en motocicleta. Esta información muestra que el Sistema de Transporte Colectivo Metro traslada alrededor de 1.7 millones de personas a día y la Red de Transporte Público (RTP) a 440 mil personas al día, sin embargo la SETRAVI reporta que traslada alrededor de 4.2 millones y 650 mil personas al día, respectivamente.

En cuestión de transporte público la ZMVM tiene un gran problema ya que en la mayoría de los casos los microbuses, combis y taxis son modelos anteriores a 1992, según datos proporcionados por el SMA.

²¹ Memoria del proyecto Introducción de Medidas Ambientales Amigables en Transporte.



Fuente: Elaboración propia con base en datos de SMA (2008).

Parque vehicular para pasajeros por tipo y edad en la ZMVM (2006)											
Año Modelo	Autos Particulares	Taxis	Combis	Microbuses	Escolares y Personal	RTP	DISCAPAC	Concesionados	Turismo	Pasaje	Motocicletas
1982 y ant.	315,256	1,019	2,795	2,243	49	3	0	1,036	1,440	1,199	0
1983	28,573	135	514	143	1	2	0	20	60	102	0
1984	35,638	203	689	132	0	16	0	48	211	182	0
1985	44,227	212	1,043	329	5	29	0	114	263	246	0
1986	43,178	256	1,128	221	3	13	0	79	350	178	0
1987	33,203	257	903	166	1	0	0	26	151	91	0
1988	48,171	415	749	357	2	0	0	20	132	122	0
1989	69,311	612	1,576	1,165	1	0	0	39	178	232	0
1990	88,419	1,502	2,221	4,256	6	159	0	168	247	471	0
1991	103,875	3,057	2,657	8,826	7	0	0	180	592	941	0
1992	115,740	5,882	4,190	9,918	1	0	0	519	581	1,293	0
1993	112,005	6,571	3,502	1,652	12	0	0	326	516	1,896	0
1994	109,622	9,777	1,754	653	3	16	0	573	394	1,127	0
1995	75,555	4,606	1,911	494	2	0	0	444	196	293	45,428
1996	61,446	2,226	580	196	0	0	0	134	163	128	7,932
1997	86,231	5,439	840	453	1	0	0	432	242	468	9,721
1998	156,312	9,400	982	451	5	0	0	325	430	679	16,353
1999	140,489	8,999	760	619	3	0	0	373	347	820	17,094
2000	188,893	10,452	1,391	591	4	0	0	905	646	1,545	18,576
2001	240,636	18,444	1,482	695	4	466	51	1,258	616	2,007	7,698
2002	255,594	18,673	1,779	717	7	355	0	1,663	383	1,082	5,801
2003	227,233	15,654	2,377	626	6	0	0	1,165	529	1,361	9,938
2004	243,562	16,265	1,948	345	10	260	0	1,173	385	879	13,950
2005	295,677	8,695	1,369	516	7	30	0	1,365	423	892	13,768
2006	276,954	6,375	606	292	3	0	0	1,016	119	336	14,442
Total	3,395,800	155,126	39,746	36,056	143	1,349	51	13,401	9,594	18,570	180,701

Por ello se han puesto en marcha diversos programas para la sustitución de estos transportes por otras unidades, ya sea con apoyos económicos, introducción de nuevas leyes como el “*hoy no circula sabatino*”, incremento del transporte escolar, construcción de nuevas vías de comunicación, control de la flota vehicular de transporte público (combis, microbuses y taxis) o la introducción de nuevos transportes como el tren suburbano (inaugurado en el 2008), los BRT.

Los sistemas BRT (Bus Rapid Transit-BRT por sus siglas en inglés), brindan un servicio más rápido, similar al metro, e incluyen características ventajosas con respecto a los sistemas convencionales de transporte público como:

- 1) Carriles exclusivos o preferencia para la circulación del transporte público.
- 2) Vehículos articulados modernos de alta capacidad con tecnologías limpias.
- 3) Paradas fijas.
- 4) Prepago y validación del cobro antes de abordar el vehículo.
- 5) Ascensos y descensos rápidos de los usuarios.
- 6) Transferencias entre rutas del sistema sin costo.
- 7) Integración modal en estaciones y terminales.
- 8) Programación y control rigurosos de la operación del sistema.
- 9) Señalización e información de calidad para el usuario.
- 10) Excelencia en la mercadotecnia y servicio al cliente.

Estas mejoras pueden llevar a beneficios ambientales mediante la reducción de vehículos en circulación, control de la cantidad de arranques altamente contaminantes y reemplazo de vehículos viejos con nuevas tecnologías.²² Por lo anterior, los sistemas BRT han sido reconocidos como una solución de bajo costo

²² Ibid.

para los problemas de tráfico, en particular en las grandes ciudades de los países en desarrollo. (SETRAVI, 2004).

1.4 UN PROYECTO GLOBAL QUE VIENE A MÉXICO CON IMPULSO LLAMADO METROBÚS

Los BRT salen a la luz pública en 1966 llamado ENATRU en Lima, seguido de la Red Integrada de Transporte en Curitiba, Brasil (traducido como «Red Integrada de Transporte»), que entró en servicio en 1974, e inspiró el TransMilenio -el sistema BRT más grande del mundo construido en 1998- en Bogotá, Colombia. Posteriormente, se construyeron muchos otros sistemas en todo el mundo. (Véase anexo 1)

El concepto de BRT fue desarrollado en los años 70's en América Latina y fue inspirado en el sistema de buses de Curitiba, Brasil. A diferencia de otros sistemas anteriores con carriles exclusivos para buses (en inglés busways), el sistema de Curitiba es un sistema masivo de transporte (rapid transit), frecuentemente llamado un «metro a superficie» por tener estaciones con pago y validación fuera de buses y por tener estaciones con plataforma.²³ Sin embargo, aunque hubo muchos intentos por mejorar el transporte Vial los autobuses tenían poca capacidad. El aporte que cambió un sistema de buses con derecho de vía (right of way) segregado, a un sistema masivo de transporte urbano en buses (rapid transit) fue el acceso al sistema en estaciones con plataforma, a autobuses de mayor capacidad, realizando el pago de la tarifa en taquillas. La razón es que con estas mejoras, un bus puede transportar 200 personas y en una parada de pocos segundos, varias decenas de pasajeros pueden abordar y desaboardar de forma ágil (al estilo metro), proceso que no se podía lograr en un sistema tradicional de buses (con paradas frecuentes, pago y validación en el bus y pocas puertas). Esto llevaba a que la frecuencia de los buses pudiera ser alta, reduciendo los tiempos de espera y generando una capacidad de más de 10.000 pasajeros por hora en un

²³ http://es.wikipedia.org/wiki/Autob%C3%BAs_de_tr%C3%A1nsito_r%C3%A1pido

sentido. El sistema TransMilenio además agregó un componente que permitió multiplicar la capacidad de los sistemas BRT a niveles similares a las de un sistema masivo de transporte sobre rieles, metro o «rail rapid transit». La inclusión de carriles de sobrepaso en las estaciones, permitió rutas expresas (que no se detienen en todas las estaciones) y permitió llegar a capacidades de más de 40.000 pasajeros por hora en cada sentido.²⁴

En la ciudad de México, un sistema BRT denominado “Metrobús” fue implementado en junio del 2005 sobre la Avenida Insurgentes, la avenida principal de la ciudad que conecta el norte con el sur. Antes de la implementación del Metrobús, la mayoría de los 250,900 pasajeros, calculados por día, recorrían la ruta de aproximadamente 20 kilómetros en microbuses y autobuses, con una velocidad promedio de 14 km/h (SETRAVI, 2004).

Fue un proceso verdaderamente largo para que el proyecto del Metrobús y Mexibús²⁵ fuera una realidad. Como vimos en los apartados anteriores, se tuvieron que realizar una serie de modificaciones, tanto de las políticas de vialidad como en el aspecto de la ciudad, para que se pudiera echar a andar el proyecto y sobre todo fueron años de estudios y trabajos coordinados entre varias instituciones gubernamentales.

Los primeros pasos, públicos, del proyecto que se dieron fue la declaración ante los medios por parte de José Luis Samaniego director del Centro de Transporte Sustentable de la Ciudad de México, en el mes de septiembre del año 2002, quien dio a conocer a los medios el inicio de pláticas entre autoridades del Estado de México y el Distrito Federal para la construcción de un sistema de corredores de autobuses rápidos.

²⁴ Ibid

²⁵ Además de la Ciudad de México y el Estado de México también se puede encontrar este transporte, en fase de planeación, construcción o ya funcionando) en: Acapulco: Acabús, Cancún: Metrobús, Chihuahua: ViveBús Chihuahua, Ciudad Juárez: ViveBús Ciudad Juárez, Comarca Lagunera: Metrobús, Guadalajara: Pre-Tren, Macrobus, León: Sistema Integrado de Transporte Optibús, Mexicali: Línea Express 1, Monterrey: Ecovía, TransMetro, Oaxaca de Juárez, Pachuca: Tuzobús, Puebla: Red Urbana de Transporte Articulado, Tampico: Metrobús, Tijuana: Metrobús, Tuxtla Gutiérrez: Conejobus, Veracruz: Metrobuss Veracruz, Villahermosa (Tabasco): Sistemas Transbus – Transmetropolitano y Xalapa: Metrobuss Xalapa.

El modelo propuesto tendría características similares al sistema TransMilenio de la ciudad de Bogotá, Colombia.

Para Samaniego, el sistema Red Integrada de Transporte, aplicado en la ciudad brasileña de Curitiba, correspondía más a un modelo paradigmático entre urbanistas.

El modelo aplicado en Curitiba considera vialidades con la suficiente anchura para alojar dos carriles confinados desde su construcción. En el caso de la ZMVM se tendría que adaptar las vialidades a este transporte.

Un año después del anuncio de Samaniego, septiembre 2003, el gobierno del D.F. en conjunto con el Centro de Transporte Sustentable de la Ciudad de México comienza a diseñar el proyecto ejecutivo para los corredores de autobuses rápidos. El sistema llevaría el nombre de Metrobús o Megabús, tendría estaciones aproximadamente cada 400 metros, el pasaje se cobraría mediante tarjetas de prepago y se prohibiría la circulación de microbuses y camiones de carga en las vialidades donde fuese implantado.

El 24 de septiembre del 2004, la Secretaría de Transportes y Vialidad publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el aviso por el que se aprueba el establecimiento del sistema de transporte público denominado “corredores de transporte público de pasajeros del Distrito Federal”, en el cual **se aprueba el establecimiento del corredor de transporte público de pasajeros “Metrobús” Insurgentes.**²⁶

Este corredor significó un cambio radical en el transporte público ya que su implementación conllevó a la aplicación de nuevas tecnologías, al mejoramiento del ambiente, a privilegiar el transporte público colectivo, a organizar a los concesionarios, a modificar los hábitos del usuario y, en general, a reordenar las prestaciones de servicio.

El 1° de octubre de 2004 se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el aviso de aprobación del establecimiento del Corredor de Transporte Público de Pasajeros Metrobús Insurgentes. Con las siguientes disposiciones:

²⁶ Gaceta oficial del Distrito Federal 17 de septiembre de 2007

- La Ciudad de México ha tenido un crecimiento poblacional y de la mancha urbana, por lo que demanda una mayor movilidad, con menores tiempos de recorrido, y un transporte eficiente, rápido, seguro y de calidad.
- Es necesario para el mejoramiento del Servicio Público de Transporte y de la vialidad, considerados como servicios estratégicos, de orden público e interés general, así como de la calidad del aire en la ciudad de México; establecer un nuevo sistema de transporte sustentable, masivo, que aplique nuevas tecnologías, no contaminante y autofinanciable.
- La Ciudad de México cuenta con un sistema de transporte masivo (metro y tren ligero) para atender la demanda de la población, y que es necesario complementarlo con la creación de un sistema masivo de mediana capacidad.
- Para hacer factible la operación de los corredores de transporte, la autoridad competente podrá considerar la participación de los concesionarios que operen en la vialidad que se declare como corredor de transporte siempre y cuando éstos se ajusten a las nuevas normas de operación para la prestación del servicio.
- Los beneficios que ofrece la operación de los corredores de transporte en términos de organización de los prestadores de servicio, tiempo de recorrido, velocidades de operación, regularidad y confort, entre otros, ha sido probado en otras ciudades del mundo con problemáticas similares a las de la Ciudad de México.
- Un corredor de transporte público de pasajeros es un sistema de transporte masivo y/o colectivo, con operación regulada y controlada, recaudo centralizado, que opera de manera exclusiva en una vialidad con carriles reservados para el transporte público, total o parcialmente confinados, que cuenta con paradas predeterminadas y con infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, estaciones ubicadas a lo largo del recorrido, con terminales en su origen y destino, con una organización para la prestación del servicio como personas morales.

Para el 12 de noviembre de 2004, se publicó la **declaratoria de necesidad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el corredor de transporte público de pasajeros “Metrobús” Insurgentes**; en la que se declaró la necesidad pública de que el servicio de transporte público colectivo de pasajeros en la avenida de los Insurgentes se preste en la modalidad de corredores de transporte. En la citada declaratoria de necesidad se establecieron las condiciones generales para la prestación del servicio mencionado, entre otros el relacionado con el aspecto del prepago, determinándose que dicho servicio se prestaría en forma coordinada entre una empresa concesionaria y la red de transporte de pasajeros, previéndose además los requisitos necesarios para el otorgamiento de la citada concesión.

Tras esta declaratoria, 20 unidades del parque vehicular estarían a cargo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, mientras que las 60 restantes estarían bajo el control del transporte concesionado.

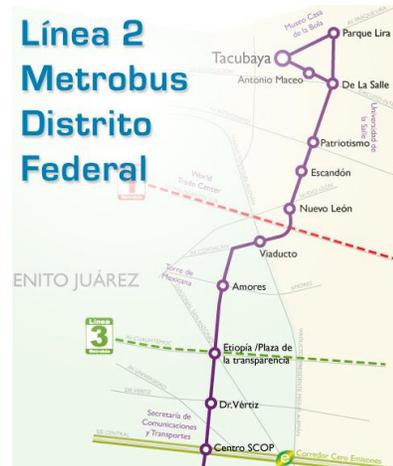
Por lo dispuesto por Andrés Manuel López Obrador, jefe de gobierno del D.F., la regulación, supervisión y control de la operación del Corredor Insurgentes quedaría a cargo de un organismo público descentralizado creado por el gobierno del Distrito Federal. Dicha disposición sería publicada el 09 de marzo de 2005, en la gaceta Oficial del D.F., realizándose la creación del organismo público descentralizado Metrobús. Quedando la operación de los autobuses asignada a 9 empresas transportistas.

El organismo Metrobús asigna a las empresas las líneas donde cubrirán el servicio conforme a acuerdos establecidos previamente y la saturación del sistema. De esta manera, una empresa puede prestar servicio en más de una línea.

Las empresas que prestan servicio son:

- Conexión Centro-Aeropuerto, SA de CV
- Corredor Integral de Transporte Eduardo Molina, SA
- Corredor Eje 4-17 de Marzo, SA de CV
- Corredor Insurgentes, SA de CV

- Corredor Oriente-Poniente, SA de CV
- Corredor Tacubaya-Tepalcates, SA de CV
- Movilidad Integral de Vanguardia, empresa subsidiaria del Gobierno del Distrito Federal
- Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal
- Rey Cuauhtémoc, SA de CV
- Transportes Sánchez Armas José Juan, SA de CV



Sin una ceremonia oficial, el 4 de diciembre de 2004, sobre Av. de los Insurgentes entre el Eje 6 Sur (calle Holbein)



y la calle Santa Margarita, en la colonia Insurgentes San Borja, comenzaron las obras de construcción del Corredor Insurgentes. Inaugurándose formalmente el

servicio del Corredor Insurgentes entre las estaciones Indios Verdes y Doctor Gálvez, el 19 de junio de 2005, con una ceremonia efectuada en la estación reforma por Andrés Manuel López Obrador.²⁷ El corredor Metrobús Insurgentes Sur de 8,5 kilómetros y 10 estaciones, Dr. Gálvez-El Caminero, fue inaugurado por Marcelo Ebrard Casaubón, Jefe de Gobierno del Distrito Federal, el 13 de marzo de 2008.

El 4 de enero de 2007 Armando Quintero, secretario de Transportes y Vialidad del D.F., anunció la construcción de la segunda línea del Metrobús en el Eje 4 Sur. Es así como la segunda línea en construirse e inaugurarse la constituye el corredor de transporte denominado Metrobús Eje 4 Sur. Esta 2ª línea comenzó a construirse el 4 de septiembre de 2007 y fue inaugurada el 16 de diciembre del 2008 por el Jefe de Gobierno del D.F. Marcelo Ebrad.

²⁷ [http://es.wikipedia.org/wiki/Metrobus_\(Ciudad_de_Mexico\)#Red](http://es.wikipedia.org/wiki/Metrobus_(Ciudad_de_Mexico)#Red)

El 19 de noviembre de 2009 el Jefe de G.D.F., Marcelo Ebrard, anunció una nueva propuesta para la expansión del sistema, consistiendo en construir la línea 3. El 5 de marzo de 2010, en el cruce de la calle San Juan Iztacala y la Calzada Vallejo, inició su construcción. Tuvo un costo de construcción de \$ 2, 894 millones. Fue inaugurada el 8 de febrero de 2011 por Marcelo Ebrard.

El 28 de noviembre de 2010 el GDF dio a conocer la ruta para la primera etapa de la línea 4: Río de los Remedios-San Lázaro sobre la avenida Eduardo Molina. Así el 4 de julio de 2011 en la calle Juan Cuamatzin, colonia Merced, inició su construcción y finalizó el 1 de abril de 2012 siendo inaugurada por Marcelo Ebrard.



A diferencia de las otras líneas, esta no cuenta con plataforma elevada en las estaciones debido a que modificaría la imagen urbana de la zona del Centro Histórico de la ciudad. Se instalaron estaciones tipo parabús, para las que no estuvieran en el perímetro A del Centro Histórico, y de tipo estela para las estaciones que se encuentran dentro del perímetro A. Las estaciones no se encuentran cerradas por lo que los sistemas de acceso se encuentran dentro del autobús y las máquinas expendedoras sólo se encuentran en las terminales, pudiéndose comprar y recargar tarjetas en diferentes tiendas cercanas a las estaciones. Esta medida se debe al vandalismo y a las condiciones climatológicas a las que podrían estar expuestas las máquinas expendedoras.



La imagen de la izquierda Metrobús de la línea 4 junto al Museo de la Ciudad de México, Wikipedia. La imagen de la Derecha cortesía de <http://ciudadanosenred.com.mx/noticia/la-nueva-linea-4-del-metrobus>

El 1 de febrero de 2013 el Gobierno del Distrito Federal publicó en su gaceta la aprobación de la Secretaría de Transportes y Vialidad para construir el corredor de transporte denominado Metrobús Río de los Remedios-Glorieta de Vaqueritos.

Comenzó a construirse el 26 de marzo de 2013. Fue inaugurada el 5 de noviembre de 2013 por el Jefe de GDF, Miguel Ángel Mancera Espinosa.

El 28 de diciembre de 2013 el Jefe de Gobierno de la Ciudad de México informó a través de su cuenta de Twitter que se seguirá trabajando en potencializar la movilidad en la ciudad, haciendo más cortos los periodos de transporte para los ciudadanos.

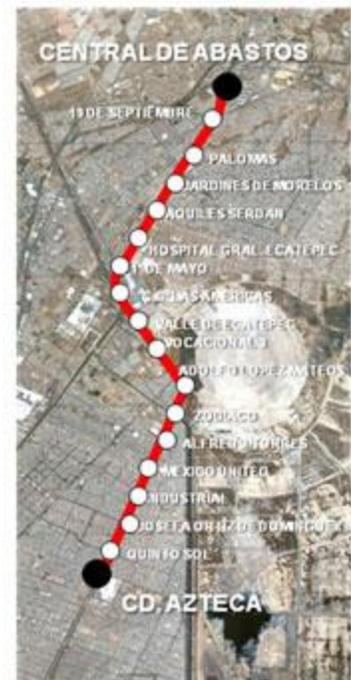
Según informe del Universal, publicados el martes 04 de junio de 2013, la nueva línea correrá por eje 5 norte, desde la Alameda Oriente, ubicada en la parte trasera del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (colindando con el municipio de Nezahualcóyotl), hasta el Metro Rosario, conectando las delegaciones Venustiano Carranza y Azcapotzalco. También detalló que se tiene un presupuesto de entre 80 y 90 millones de pesos.

1.5 MEXIBÚS LA CALCOMANÍA MOVIDA DEL PROYECTO

El Estado de México no se quedó atrás en la implementación de este nuevo transporte, instalando el sistema de transporte masivo Transmexiquense Bicentenario, constituido por tres líneas de trenes suburbanos: Sistema 1 Buenavista - Cuautitlán: Sistema 2 Ecatepec - Martín Carrera y Sistema 3 Chalco - Nezahualcóyotl. Además de 7 líneas de autobuses articulados (BRT), conocidos como Mexibús: Ciudad Azteca-Tecámac, Lechería-Coacalco-Plaza las Américas y Chimalhuacán-Nezahualcóyotl-Pantitlán. De las tres líneas, la que tiene mayor desarrollo es la de Ciudad Azteca – Tecámac.

Estos nuevos sistemas Transmexiquenses garantizan:

- Ser sistemas amables con el medio ambiente y generadores de espacios agradables para la vida urbana.
- Ser un transporte masivo que puede estar equipado como un Metro, pero a costo más bajo.
- Centro de control con ubicación satelital de las unidades.
- Comunicación entre centro de control y unidades.
- Sistema de señalización para regulación de línea.
- Sistema de alarma en unidades.
- Sistema de vigilancia general y por estación.
- Sistema de prepago con tarjeta inteligente.
- Sistema de despacho de unidades para una operación controlada.
- Sistema "Vigía" detector de pérdida de presión en las llantas.



La línea 1 del Mexibús Ciudad Azteca – Tecámac, corre desde Ciudad Azteca hasta Ojo de Agua. Tiene una longitud total de 16.3 km, cuenta con 22 estaciones sencillas y tres estaciones terminales que son: Ciudad

Azteca, Central de Abastos y Ojo de Agua, las cuales entraron en operación el 02 de octubre de 2010.

Su control y administración está a cargo de la empresa Transmasivo S.A. la cual opera los autobuses que circulan por la Avenida Central.

Existen dos servicios: el normal en donde el autobús realiza parada en todas las estaciones y el expreso que lo hace únicamente en ciertas estaciones así como en estaciones consideradas como terminales o conexiones con futuras rutas de Mexibús: estación de transferencia modal (CETRAM) de Ciudad Azteca conocida como Terminal Multimodal Azteca Bicentenario, UNITEC, Vocacional 3, Primero de mayo, Hospital, Jardines de Morelos, la Central de Abasto del municipio de Ecatepec de Morelos y en Ojo de Agua en el municipio de Tecámac. Tiene una longitud de 16 kilómetros con 24 estaciones, y una afluencia estimada de 130 mil usuarios al día.

El servicio se presta en cuatro itinerarios:

- TR-1 Ojo de Agua-Ciudad Azteca normal
- TR-2 Central de Abastos-Ciudad Azteca normal
- TR-3 Ojo de Agua-Ciudad Azteca expreso
- TR-4 Central de Abastos-Ciudad Azteca expreso

El sistema de pago es por medio de “tarjetas inteligentes” que son expedidas por máquinas ubicadas en las estaciones. Estas tarjetas no pueden ser utilizadas en las otras líneas ya que cada línea tiene su propia tarjeta inteligente, a diferencia del D.F. en donde se puede comprar la tarjeta del Metrobús en cualquier línea y ser utilizada en todas las estaciones existentes de las 5 líneas en funcionamiento, además de haber puesto en circulación una nueva tarjeta universal la cual puede utilizarse no solo para acceder a todas las líneas del Metrobús, sino también para el metro y tren ligero.

Las tarjetas almacenarán electrónicamente la cantidad pagada; y cada vez que pasen por los lectores electrónicos ubicados sobre los torniquetes de acceso a los

andenes de las estaciones, será descontada la tarifa de viaje. Cada vez que se requiera, se podrá cargar la tarjeta, haciendo el pago correspondiente en las mismas máquinas donde se adquirió la tarjeta.

Tarifa:

- \$7.00 pesos por viaje
- Costo de la tarjeta electrónica: \$10.00 pesos. Las tarjetas se adquieren en las máquinas expendedoras ubicadas en las estaciones.

Su Parque Vehicular es de 44 autobuses articulados marca Volvo 7300, los cuales están diseñados para transportar, cada uno, 41 pasajeros sentados y 123 de pie, 164 en total. La tracción de los mismos es por medio de motores de combustión interna a diesel, con especificaciones Euro IV, cuya tecnología logrará disminuir en 30 mil toneladas al año la emisión de contaminantes a la atmósfera. La cromática de los autobuses articulados es de color blanco con franjas en color rojo, verde claro y obscuro.



La línea 2 del Mexibús ha sido la que más problemas ha tenido, ya que en marzo del 2010, cuando era gobernador del Estado de México, Enrique Peña Nieto, comenzaron las obras de esa ruta, pero por problemas financieros de la empresa constructora y cambios en el trazo original, el proyecto se postergó. Sin embargo después de 5 meses de su suspensión en septiembre de 2013 se reanudaron los

trabajos para su terminación anunciándose que para marzo del 2014 probablemente se inauguraría. Sin embargo, a dos meses de la fecha propuesta no se tiene ni siquiera el 60% de avance la construcción, a la fecha sólo 16 paradas están a punto de ser concluidas, la mayoría de ellas ubicadas en territorio de los municipios de Tultitlán y Coacalco. Hasta el momento, autoridades no han dado un nuevo plazo para la entrega de esta obra que está a cargo de la empresa INDI.²⁸

El secretario de Comunicaciones del gobierno del Estado de México, Apolinar Mena Vargas, informó que el plan inicial se modificó, pues de las 42 estaciones que se contempló construir se redujeron a 40 para que fuera viable el trayecto. Eso ocurrió sobre todo en la avenida Primero de Mayo, donde las estaciones se edificarán de menor tamaño para que las unidades articuladas puedan circular en esa arteria que es de reducido espacio.

“El principal punto que había detenido el proyecto es concretamente la calle Primero de Mayo en Ecatepec, que es una calle muy estrecha y lo que hicimos fue ya un proyecto para que pase por ahí el Mexibús”, explicó en el mes de agosto de 2013.

Apolinar Mena señaló que buscaron otras alternativas para que la ruta no circulara por la avenida Primero de Mayo, pero finalmente determinaron que las unidades articuladas transiten por esa vialidad. Se tuvo que suspender la construcción de las estaciones Primero de Mayo en Ecatepec y Emiliano Zapata en Tultitlán. La Línea 2 constará de 22.3 kilómetros de longitud. Su recorrido lo iniciará en el fraccionamiento Las Américas de Ecatepec y culminará en Chilpan, Tultitlán.²⁹

²⁸ <http://www.am.com.mx/notareforma/18719>

²⁹ <http://www.eluniversaledomex.mx/home/reinician-obras-en-linea-2-del-mexibus.html>



La línea 3 del Mexibús es la segunda en ser inaugurada. Con un recurso destinado de 840 millones de pesos. Tiene 14.5 kilómetros de recorrido desde el municipio de Chimalhuacán, Estado de México, hasta el CETRAM Pantitlán en la delegación Venustiano Carranza, Distrito Federal. Circula por las avenidas: del Peñón, Bordo de Xochiaca, Vicente Villada, Chimalhuacán y Río Churubusco.

La línea comenzó a construirse a finales de 2010, en el gobierno de Enrique Peña Nieto como gobernador del Estado de México, e inició operaciones el 30 de abril de 2013, siendo inaugurado por Eruviel Ávila nuevo gobernador del Estado de México, dando acceso al servicio gratuito del 30 de abril al 15 de mayo de 2013.

Para brindar el servicio cuenta con 25 estaciones, 2 terminales, y 85 autobuses. Los cuales fueron concesionados a la empresa Red de Transporte de Oriente S.A. de C.V.

El servicio se presta en cinco itinerarios:

- OR Pantitlán-Chimalhuacán ordinario (27 paradas)
- EX-1 Pantitlán-Chimalhuacán expreso (14 paradas)
- EX-2 Pantitlán-Chimalhuacán expreso (8 paradas)
- ROSA Pantitlán- Chimalhuacán ordinario exclusivo para mujeres (27 paradas)
- EX-ROSA

Solo en las estaciones del itinerario EX-2 confluyen los tres itinerarios, siendo estas estaciones: Pantitlán, Vicente Riva Palacio, Adolfo López Mateos, General Vicente Villada, Las Torres, La Presa, Los Patos y Chimalhuacán.

La cromática de los 85 autobuses articulados es de color blanco con franjas en color rojo, verde claro y oscuro, al igual que las de la línea 1.

La tarifa vigente, a partir del 16 de mayo de 2013, sin importar la distancia es de \$6.00 pesos. Para cubrir el costo de un viaje es necesario –como señalé antes– comprar una tarjeta recargable. La tarjeta recargable tiene un valor de \$ 16.00 pesos (\$ 10.00 por la tarjeta y \$ 6.00 que se abonan a la misma). El horario de servicio es de lunes a domingo de 4:30 a 0:30.

Como podemos darnos cuenta los esfuerzos en el D.F. han sido redoblados y se han impulsado aun más la construcción del Metrobús mientras que el Estado de México lo único que hemos podido observar es un impulso a medias, contando este último con tan solo 3 líneas, de las cuales en cuatro años que comenzaron con el programa no han podido ni siquiera terminar su construcción. Y eso a pesar de ser concesionadas.

De esta línea, línea 3, aún falta concluir parte de los carriles confinados, sin embargo fue puesta en operación en mayo del 2013. Personal de Launak & Aars, empresa a cargo de los trabajos que se realizan en territorio del Distrito Federal, estimó que en cinco meses concluirán las obras.³⁰

Si se hace un recorrido se puede apreciar que en el camellón de la Avenida Río Churubusco en el cruce con la calle Unión, ya hay trabajadores que realizan adecuaciones del carril que va en dirección hacia Chimalhuacán, pero todavía falta la terminación de la construcción de un puente del Distribuidor Vial Calle 7-Chimalhuacán, que permitirá a las unidades del Mexibús cruzar el Periférico Oriente. En tanto se concluyen estas obras los camiones son desviados por las calles Prosperidad 6 y Río Churubusco de la Colonia Pantitlán, lo que ha molestado a los vecinos, como nos comenta la señora Amanda “*Los niños antes*

³⁰ <http://www.am.com.mx/notareforma/18719>

podían salir a jugar fútbol a la calle, ya que esta calle, sépaselo usted, no tiene mucho tráfico, pero ahora cómo pasa el Mexibús a cada ratito ya no se puede sacar a los chamacos a que jueguen con los otros niños, y así tampoco una puede hacer sus cosas en paz ni salir un rato con la vecina a platicar.”³¹

Capítulo II. Construcción simbólica del espacio público.

En el capítulo anterior se vio cómo la globalización ha orillado a las ciudades del mundo a convertirse en metrópolis y cómo éstas a su vez, por su acelerado crecimiento tienen que satisfacer la necesidad de traslado de sus habitantes, desarrollando nuevos sistemas de transporte público más rápidos, capaces de transportar a mucha más gente y que sean amigables con el medio ambiente.

Estos nuevos transportes de “avanzada tecnología” han venido a revolucionar no solo la movilidad de las personas, sino que han cambiado el paisaje urbano dando nuevos significados a los espacios modificados. Es importante destacar que un espacio público no sólo es un simple y mero lugar que está desconectado con la gente, al contrario, la gente que lo utiliza día a día va construyéndolo y con ello va reformulando su identidad.

El municipio de Nezahualcóyotl es un claro y vivo ejemplo de cómo las transformaciones, que ha venido viviendo con el paso de los años, han dado paso a la construcción identitaria de sus pobladores, los cuales comenzaron como los marginados e indeseados que hoy día como ciudadanos nezahualcoyenses son pertenecientes a un lugar.

³¹ Conversación con Doña Amanda mientras se dirigía a la terminal Pantitlán el 4 de enero de 2014.

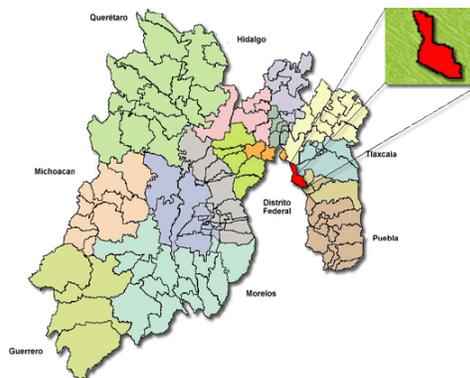
2.1 EL MUNICIPIO DE NEZAHUALCÓYOTL, UN PANORAMA TRANSMUTADOR

A las 14:30 hrs del día martes 22 de octubre de 2013, me decidí tomar el Mexibús en el paradero de Pantitlán. Fue más mi curiosidad y el hecho de tener que experimentar un viaje en este nuevo transporte que mis ganas para tomarlo, sobre todo por todo lo que tienes que pagar para poder usarlo, me refiero en si a la compra de la tarjeta de dieciséis pesos y la recarga correspondiente para poder acceder a la estación.

Una vez dentro de la estación pude ver diferentes letreros que indicaban las distintas rutas del Mexibús: **rosa**, exclusivo para mujeres recorriendo las 29 estaciones, **expreso 1**, recorre 14 estaciones, **ordinario**, recorre las 29 estaciones y **expreso 2**, recorre 8 estaciones.

El transporte que llegó a la estación en ese momento fue el ordinario por lo cual opté por tomarlo y no esperar más tiempo. Tuve la fortuna de poder alcanzar lugar, ya que muchas personas se quedaron paradas. Como me tocó un asiento individual pegado a la ventana, para mi agrado, todo el trayecto me la pasé mirando por la misma.

Es verdaderamente increíble ver como “los espacios urbanos sufren transformaciones de diversa índole: algunas que apenas se perciben en el tiempo, otras profundas que modifican la lógica misma de su apropiación y que producen nuevas formas de uso y nuevas formas de relaciones sociales a su interior” (Portal, 2007). Todo este nuevo panorama que me ha tocado ver vino a mi mente como una película, una película que dejaba ver cada una de las transformaciones, cada uno de los cambios que todo este lugar, el municipio de Nezahualcóyotl, ha venido



viviendo y me hizo recordar la importancia de la historia del mismo, su presente y su pasado que juntos van construyendo un futuro.

No por nada el municipio de Ciudad Nezahualcóyotl es uno de los más densamente poblados del Estado de México ya que cuenta con una población de 1, 110,565 habitantes³², los cuales en este año 2013 festejaron en grande los 50 años de su creación.³³

Recuerdo haber leído alguna vez que “el municipio cuya cabecera se llama Ciudad Nezahualcóyotl [...] es una zona eminentemente urbana que se ubica al oriente de la Ciudad de México, colindando al norte con el municipio de Ecatepec de Morelos y la zona federal del ex lado de Texcoco, al noroeste con la delegación política de Gustavo A. Madero del Distrito Federal; al noroeste con los municipios de Chimalhuacán Atenco y Texcoco, hacia el oriente colinda con los municipios de La Paz y con las delegaciones de Iztapalapa e Iztacalco en el Distrito Federal. El municipio cuenta además con una unidad administrativa denominada Zona Norte colindante con el municipio de Ecatepec” (Aréchiga Torres, 2010). Que cuenta con un territorio de 63.44 kilómetros cuadrados de los cuales el 80%, aproximadamente, son de uso urbano. Las tierras en las que se erigió el municipio son pertenecientes al ex lago de Texcoco, debido a las obras de desagüe de la cuenca de México con el túnel de Tequisquiác, lo cual acelerando el proceso de desecación. “En el año de 1917, el presidente Carranza, ordena hacer el primer levantamiento topográfico de estos territorios recién ganados al lago. Con esto se inicia de manera formal la historia de los asentamientos e invasiones de estos territorios. Años después, en 1922 el General Obregón, como nuevo presidente del país, ofreció en remate, con facilidades, estos territorios con la idea de que fueran paulatinamente poblados y los compradores hicieran las inversiones necesarias para transformar los llanos salitrosos en campos agrícolas, y de paso dejaran de ocasionar problemas de salud a la capital” (Aréchiga Torres, 2010).

³² INEGI 2010

³³ Aunque no se sabe la fecha exacta de su creación se tomó por unanimidad el día 23 de abril con más de 60 actividades entre las que se encuentran los conciertos gratuitos de Caifanes, Status Quo, La Arrolladora, Pequeños Musical, Estrambóticos, Tex-TEX, Horacio Franco y la Compañía nacional de Danza Clásica, por mencionar algunos.

Históricamente el municipio surgió como alternativa de solución ante la falta de calidad y capacidad de vivienda de la Ciudad de México para los emigrantes provenientes de provincia que debido a la crisis económica y a la falta de programas eficientes de los gobiernos de la República; para impulsar el desarrollo del campo, alentar la economía en las pequeñas comunidades, así como la creación de institutos educativos de diferentes niveles, todas estas personas, emigraron a principios de 1940 a la capital del país, en busca de alternativas que le permitieran mejores condiciones de vida para ellos y sus hijos. Y es así que para el año de 1951, “algunos pequeños grupos de pobladores inicialmente se establecieron, o mejor dicho, invadieron los terrenos que hoy conocemos como la colonia México. Éstas, posteriormente junto con la colonia Juárez Pantitlán, también conocida como “San Juan” y la colonia El Sol, serían históricamente identificadas como las tres primeras colonias que en estos territorios se construyeron. Pero en varios casos no se trataban del todo de invasiones reales; de hecho, muchos fraccionadores utilizaban esta estrategia como forma de poder vender sus terrenos sin introducir los servicios básicos, debió a que los fraccionadores compraron los terrenos desecados a los comuneros del municipio de Chimalhuacán a precios irrisorios, promovieron en las colonias populares del Distrito Federal y mediante anuncios publicitarios en la radio, la venta de los mismos con pagos, incluso, semanales, lo cual motivó a quienes deseaban un espacio propio para vivir, adquirir un lote en este inhóspito lugar. De tal manera que para 1953 las colonias del ex-vaso de Texcoco se integraban por la Agua Azul, Atlacomulco, Nezahualcóyotl, Villada, El Porvenir, Maravillas, El Sol, Juárez Pantitlán, México, Tamaulipas, Evolución, Estado de México y Raúl Romero. “Para 1960 el número de colonias había aumentado a 33, entre las que destacaban todas las Auroras, la colonia Esperanza, Evolución, Loma Bonita y Otras” (Aréchiga Torres, 2010).

En ese mismo año, para resolver la gran problemática a la que se enfrentaban en su conjunto las trece colonias del ex-vaso de Texcoco se obligó al gobierno del Estado de México a crear el Comité de Fraccionamientos Urbanos del Distrito de Texcoco. En 1954 el gobernador Salvador Sánchez Colín declaró ante el

Congreso del Estado de México que había aproximadamente 40 mil habitantes asentados en las colonias del ex-vaso de Texcoco, cuyas tierras eran inapropiadas para el cultivo. El 7 de noviembre de 1956 el mismo gobernador autorizó los fraccionamientos: Valle de los Reyes (2ª sección oriente), Evolución y Agua Azul.

En esos años la Federación de Colonos del Ex vaso de Texcoco, que fue fundada a principios de esa década exhibía el incumplimiento de los fraccionadores en materia de servicios como agua potable, luz eléctrica, drenaje y escuelas. Los pocos servicios que había eran pagados por los propios colonos. Esta misma organización, en abril de 1960, solicitó al entonces gobernador Gustavo Baz Prada la emancipación de las colonias del Ex vaso de Texcoco del municipio Chimalhuacán, ya que sus 80 mil habitantes aspiraban a tener una vida social y política organizada dentro de la autonomía e independencia de Chimalhuacán.

La Federación de Colonos seguiría insistiendo en su propuesta de emancipación. Creada en 1960 con la misma intención que la Federación de Colonos del ex vaso de Texcoco, la organización Unión de Fuerzas Pro-Municipio de las Colonias del vaso de Texcoco A.C. contó con el apoyo del gobierno del Estado de México, pues entre sus integrantes reunía a los sectores organizados con mayor presencia en el territorio, incluyendo a un representante de los fraccionadores. A petición de la Federación y de la Unión de Fuerzas para que se fundara el municipio 120 del estado, se sumarían alrededor de 20 escuelas primarias que pugnaban por mejoras en sus centros de enseñanza, la creación de otros planteles del mismo nivel, de niveles avanzados y pre-primarias.

Pero fue hasta el 20 de febrero de 1963 que el gobernador mediante el oficio 198 del Ejecutivo Estatal, sometió a consideración de la legislatura del estado la erección del municipio Nezahualcóyotl, la cual después de un análisis de la zona, acordó expedir el decreto correspondiente y enviarlo para su publicación el 3 de abril. El 18 de abril de 1963, la XLI Legislatura, expidió el decreto número 93, por el que con una extensión territorial de 63.44 kilómetros cuadrados, se erige el Municipio de Nezahualcóyotl, siendo publicado el 20 del mismo mes y año,

mediante el cual las Colonias del Vaso de Texcoco pasaban a ser el municipio 120, decreto que entró en vigor el 23 de abril del mismo año dando origen a este gran municipio.³⁴

“En enero de 1963 se había inaugurado la plaza de toros La Aurora, una curiosa iniciativa del Ingeniero Germán Aréchiga Ruiz, que se desempeñaba como gerente de los Fraccionamientos Aurora, por lo que, efectivamente, era empleado de los fraccionadores, y que entre otros muchos quehaceres tuvo la ocurrencia de bautizar las calles de la colonia Aurora con nombres de canciones. Sin embargo, con el paso del tiempo la plaza empezó a decaer; vinieron problemas administrativos. Incluso fue invadida por colonos “paracaidistas” que pretendían que se derrumbara para quedarse ellos con los terrenos; no obstante en la reordenación territorial establecida por mandato presidencial de 1973, este inmueble pasó a propiedad del llamado Fideicomiso Irrevocable Traslato de Dominio de Nezahualcóyotl, famoso FINEZA [...], y así fue que la plaza se desalojó, se respetó, se mantuvo y, posteriormente, el mismo Fideicomiso la vendió” (Aréchiga Torres, 2010). Pasando de ser el primer “gran referente de identidad y pertenencia que tuvimos los nezahualcoyenses” (Aréchiga Torres, 2010) a ser una Bodega Aurrera.

Las transformaciones en el municipio se siguieron viviendo y se siguieron generando referentes de identidad, como fue la inauguración el 15 de septiembre de 1965 del palacio municipal de Nezahualcóyotl, “la construcción y la transformación de este espacio fueron lentas, pero poco a poco la fisonomía del entorno empezaría a cambiar. En muy poco tiempo este palacio municipal presidiría una imponente plaza estilo precuahutémico, delimitada mediante seis estilizadas pirámides; y sería bautizada con el nombre Unión de Fuerzas” (Aréchiga Torres, 2010). Otras que dieron un origen identitario al municipio de Nezahualcóyotl fueron la construcción de centros de; recreación, cultura, deportivos, comerciales, rehabilitación, educativos, de salud, etc., así como la construcción de escuelas, estatuas (de personajes históricos), monumentos (la

³⁴ http://www.neza.gob.mx/m_historia.php

colosal cabeza de coyote), bibliotecas, librerías, cines, panaderías (El Globo, La Esperanza) y sin fin de construcciones que van siendo transformadas, mejoradas o remplazadas a lo largo del tiempo. (Ver anexo 2) Para el año 2003 el municipio contaba con 46 instituciones bancarias y casas de cambio, 67 mercados, 85 colonias, 53 tianguis funcionando diariamente, 140 mil 623 líneas telefónicas, dos modernos centros comerciales, tres estaciones del metro, un parque industrial que alberga más de 50 medianas y grandes empresas, varios centros de diversión y esparcimiento, 2 universidades públicas, una infraestructura de servicios que cubre casi el 100% de la población que se estima en casi un millón trescientos de habitantes según cifras de INEGI de acuerdo a su censo 2000, y más de dos millones de habitantes según cifras extraoficiales (Aréchiga Torres, 2010). En el 2005 se construyó la librería “El Castillito”, apoyada por el Fondo de Cultura Económica, siendo la madrina Elena Poniatowska. Y entre los años 2006 y 2008 se inaugura el primer Centro municipal de atención a las adicciones, dirigido principalmente a jóvenes. Así mismo se construye el Centro comunitario para la capacitación y aprendizaje de invidentes y débiles visuales. Así como el paseo Escultórico Nezahualcóyotl, la llamada Unidad acuática del DIF Nezahualcóyotl, la cual cuenta con una alberca semi profesional de cinco carriles y la monumental Cabeza de Coyote, la cual tiene una altura de 40 metros y varias toneladas de peso.

Atrás fue quedado el tan conocido “Nezahualodo” y con el apodo también han ido quedando en los recuerdos de los primeros habitantes la imagen de un municipio de reciente creación que no contaba ni con los servicios básicos para la vivienda. “Hoy en día, una ciudad como Neza se encuentra inserta en la economía global y posmoderna, sin pasar por el urbanismo “moderno” y basándose más bien en el llamado “urbanismo popular” (Giglia, 2007).

En 2008 se inaugura formalmente el proyecto más ambicioso de transformación urbana y rescate ecológico, megaproyecto denominado Ciudad Jardín Bicentenario, construido en más de 100 hectáreas que eran utilizadas como basureros a cielo abierto. El proyecto cuenta con una Ciudad deportiva equipada

con dos gimnasios, varias canchas de futbol y futbol rápido, beisbol, básquetbol, tenis, una ciclopista y se complementa con un moderno complejo comercial que incluye más de cien locales comerciales y de servicios, amplio estacionamiento, un hospital, dos universidades, tiendas departamentales, un complejo que alberga las oficinas del Poder Judicial de la Federación, un centro de rehabilitación Teletón, restaurantes, centros comerciales, accesos y vialidades totalmente rehabilitadas.

En el 2010 se comienza con la construcción de la obra de la línea 3 del Mexibús, la cual sería otra de las imponentes obras que vendría a cambiar el espacio público. Ya que para la construcción de la misma se confinó un carril para que el Mexibús pasara. Así mismo gran parte de las áreas verdes que se encontraban en el camellón de la avenida Chimalhuacán y la avenida Vicente Villada fueron sustituidos por enormes estructuras de metal que fungen como estaciones de la línea. Se quitaron los pasos para personas discapacitadas, cerrando retornos vehiculares, eliminado los comedores de concreto ubicados a lo largo de los camellones, así como las bancas y se colocaron a lo largo de las calles donde pasa la línea botes de basura, que marcan una separación de orgánica e inorgánica. Así mismo se disminuyó el tiempo de traslado para llegar a Pantitlán y del D.F. a Nezahualcóyotl y Chimalhuacán.

2.2 UN ESPACIO SIMBÓLICO ARRAIGADOR Y GENERADOR DE IDENTIDAD

Siguiendo mi viaje y sin dejar de ver a través de la ventana pasamos por un lugar muy especial para mí, un lugar en el cual compartí muchas risas, pláticas, besos, miradas, trabajos, olores, emociones, lágrimas, y un sinfín de cosas que ahora sólo se quedaban en el recuerdo, tapadas por nuevas estructuras de metal gris tan insípido, tan inanimado, tan falta de sentimentalismos, que sepultaron bajo ellas tantos simbolismos. Todo esto me llevó a pensar en la importancia del espacio,

ese espacio en el que se construyen raíces, una especie de conexión que tiende a hacer que las personas vuelvan allí, que le pertenece a todos y a nadie a la vez, que forma redes que comunica a los distintos personajes que en él viven, se desenvuelven, se crían, se transforman. Ese lugar conocido como espacio público. “Espacio de uso común y abierto, apto para favorecer el intercambio y la circulación de las personas y las cosas” (Giglia, 2007). Pero que además da lugar a diversas prácticas sociales, a infinidad de formas de expresión y comunicación, de interacciones nuevas, de identificación, de construcción de identidad, de autodefinición, de historia, de sueños y un sin número de conexiones entre los actores que sociabilizan en ese lugar. Y es que “el espacio público se construye a partir de la experiencia compartida al conjugar acción y comunicación social o política” (Ramírez Kuri, 2003).

La calle³⁵, como lugar, representa un espacio simbólico, para las personas que la habitan, visitan y usan, que posibilita la construcción de una identidad y genera una pertenencia. Estos lugares son espacios de retención de memorias, emociones, admiración e indignación que son vividos y sentidos y que dan un acompañamiento de vida (ya sea largo o corto), contribuyendo al significado de la misma. Estas redes entre “individuos, hechos, estructuras o relaciones son productos, efectos a posteriori de lo que es sólo una maraña de materiales heterogéneos, yuxtapuestos, unidos y configurados por las relaciones que son capaces de establecer o sufrir. La esencia de nuestro-vivir-en-común, reside precisamente en lo que está más allá de nuestra carne. Nuestros marcos de interacción están preñados de datos, lugares, artefactos, símbolos, personas ausentes pero presentes simbólicamente. Los elementos que componen lo social son de una gran variedad y el lazo social se caracteriza por detentar propiedades extra-sociales y completamente heterogéneas” (Tirado & Argemí, 2005).

³⁵ Entendida como espacio social significativo y lugar desde el que se estructuran una multiplicidad de interacciones sociales cotidianas, es decir, un soporte físico, el escenario para las actividades sociales y micro sociales: la calle puede interactuar con su usuario. Al mismo tiempo este “escenario” también funciona como centro de gravedad urbana, no solo será una comunicación de la gente con la vida urbana sino que permite tocar las formas de un estar social en su conjunto, es decir la sociedad se hace en la calle.
(http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lar/garcia_f_m/capitulo3.pdf)

La forma de ver al espacio público depende de la forma de vivir de cada persona, no es lo mismo cómo la significa un habitante del lugar, un comerciante y un peatón, ya que estos “agentes están continuamente apareciendo, moviéndose, desvaneciéndose, intercambiando su lugar con otros, produciendo una relación, entrando en un juego de relaciones nuevo, saliendo de uno antiguo, y así sucesivamente” (Tirado & Argemí, 2005).

Ya han pasado cinco años desde que visité por primera vez el palacio municipal de Nezahualcóyotl. En ese primer momento nunca pensé que después del paso del tiempo seguiría teniendo una relación muy estrecha con ese lugar. No solo por los ratos divertidos que me brindaba yendo los fines de semana a disfrutar de los puestos de antojitos, los payasos, las artesanías, la música; sino por todas las horas de trabajo que realicé estando en ese lugar, por los momentos compartidos con mis amistades y compañeros de organización, las personas que se volvieron importantes en mi vida, cada uno de los recuerdos, buenos y malos, y cada experiencia vivida que me han hecho crecer y ver otro lado de la vida.

Como mencioné con anterioridad el espacio público tiene muchos significados y estos dependen de cada una de las personas que lo viven, lo usan y lo habitan. Celina, una enfermera jubilada a la que no le gusta quedarse encerrada en su casa y todas sus actividades hacen que se traslade de un lugar a otro, me comentaba: *“para mí el espacio público son todas las calles por las cuales puedes moverte de un lado a otro y que te conectan con otras personas”*.³⁶ A diferencia de Celina, Margarita Pérez, una vendedora de tamales y atoles mencionaba que si tuviera que definir la calle para ella sería un negocio; *“la calle me da de comer a mí y a mis hijos, si no fuera por este puesto de tamales no podría mantenerlos, [...] lo malo de esto es que a veces tengo que darles para el refresco a los policías para que no se lleven mi puesto. Hubo un tiempo que venía una mujer rubia, de tacones, bien vestida, diciendo que era de servicios públicos, no sé muy bien que sea eso, pero me pidió dinero para que no me quitaran de aquí, usted jovencita no está para saberlo, pero la verdad es que no le di todo el dinero porque era mucho*

³⁶ Opinión obtenida en una plática informal con Celina Gómez, tenida el 02 de enero de 2014 en un viaje en Mexibús de Pantitlán a Nezahualcóyotl.

*pero después de eso ya no vino y hasta la fecha no me han quitado, pero como le dije tengo que darles a algunos policías ya sea para el refresco o el desayuno gratis, pero es ganancia sigo pudiendo trabajar y mantener a mi familia. La economía de uno no está como pa' andar rentando un local.*³⁷

Tomando en cuenta lo que Margarita Pérez menciona podemos ver el espacio público como un espacio reglamentario, es decir, “al tratarse de un espacio colectivo, el problema consiste en determinar qué tipo de usos, conductas, presencias y estructuras físicas deben ser permitidos, privilegiados, protegidos, preservados o vigilados, [...] aunque se trata de un bien de uso colectivo, el espacio público forma parte de la propiedad del Estado y por lo tanto es éste quien a través del derecho regula” (López Ayllón & Meneses, 2008). Este espacio disciplinario, da una concepción del derecho como “una relación tripartita en dónde las presencias “excluidas” se convierten en sujetos que deben ser disciplinados, reconducidos o castigados” (López Ayllón & Meneses, 2008). Estos actos disciplinarios pueden variar, ya sea en multas, despojo de las pertenencias (en el caso de los comerciantes ambulantes), encarcelamientos, llamadas de atención, ser desalojado del lugar, efectuando “formas pequeñas de humillación individualizada” (López Ayllón & Meneses, 2008).

Siguiendo con este punto de ver el espacio público, se podría decir que es un medio por el cual se ejerce una especie de poder, ayudado por la vigilancia continua de los nuevos mecanismos de control social, la policía, los cuales en México dan más un sentido de inseguridad que el de proteger a los ciudadanos.

Al ser el Estado “el propietario del espacio público todos los usos, conductas, presencias y estructuras físicas son regulados, prohibidos y permitidos con base en los intereses y lógicas que representa la figura estatal, que en principio deberían salvaguardar los intereses de la comunidad. Sin embargo, es esa característica la que impide que el espacio público sea un lugar abierto” (López

³⁷ Información obtenida tras una charla mientras desayunaba en el puesto de doña Margarita Pérez (se le cambio el nombre por petición de ella misma).

Ayllón & Meneses, 2008), por ello, el ambulante³⁸ supone un modo de apropiación de las calles que ha resistido de forma constante, visible y cotidiana” (López Ayllón & Meneses, 2008). Por ende, no es de sorprendernos el hecho de su tan extendida proliferación brindando una fuente de empleo, y que a la vez pueda darnos a entender por qué las personas que lo reproducen son las primeras en defender “sus lugares” ante cualquier amenaza de desaparición del espacio público.

La señora Silvina³⁹ de 93 años de edad, comentaba *“para mí la calle, es donde puedo relacionarme con las demás personas, si no fuera porque una vecina me ayuda a venirme hasta aquí no podría ver cómo pasan las personas que trabajan en el ayuntamiento, ya conozco a casi todas, aunque solo les hablo a diez, pero ya las conozco, sé a qué horas entran, quien siempre llega tarde o sin desayunar. No es que sea metiche, pero a mi edad ya nada más puedo hacer, más que venir y poder socializar un rato desde esta banca mirando a cada una de las personas pasar. Cuando me saludan o me voltean a ver sé que de menos existo, hago bulto pues, a veces uno se siente sola al no tener quien vea por una, así que viniendo todos los días, siento que soy parte de este mundo.”* Es así que, “en este lugar común, que se usa o puede usarse con propósitos públicos o privados, la gente se relaciona con su entorno físico y social, se encuentra con la historia propia o la de otros, en escenarios que conjugan elementos naturales, socioculturales y arquitectónicos con prácticas sociales que pueden estimular o limitar la comunicación y la integración social entre individuos y grupos diferentes” (Ramírez Kuri, 2003). En este sentido se puede resaltar la importancia del espacio público, siendo, como menciona Patricia Ramírez Kuri, un elemento activo en la vida social, teniendo una capacidad de proveer lugares de significación que imprimen las memorias y los elementos simbólicos que, articulan el sentido de continuidad individual y colectiva.

³⁸ Consideremos el ambulante como un conjunto de prácticas en y usos sociales del espacio público caracterizado por la venta de mercancías y servicios en las calles en locales no fijos.

³⁹ Entrevista realizada a una persona de la tercera edad que todos los días iba y se sentaba en una banca junto a palacio municipal de Nezahualcóyotl.

A través de la historia los espacios públicos han sido lugares de comunicación, intercambios y encuentros, siendo activos en la vida de las personas (social, política y culturalmente). Sin embargo, con las nuevas tecnologías, el crecimiento poblacional y la falta de infraestructura urbana, el espacio público vive en constante depredación, en un latente peligro de extinción, condenándolo a vestigio. Todo derivado del crecimiento exorbitante de las zonas metropolitanas, las cuales tienen que dar solución a los habitantes de las mismas, convirtiendo muchas veces las calles en meras carreteras, y en sí, “en la ciudad las calles no son únicamente carreteras. Se debe dar prioridad a los espacios públicos como estrategias de hacer ciudad sobre la ciudad” (Borja, 2003). Aunque, “también la movilidad es un derecho de ciudadanía ya que supone información e intercambio, oportunidad de formación y ocupación, acceso a las ofertas urbanas y el apropiarse de la ciudad como un conjunto de libertades. Si los derechos de centralidad y de movilidad no son universales, la ciudad no es democrática. Y en realidad, la ciudad metropolitana no está condenada a negar al espacio público, puede multiplicarlo. El reto real consiste en establecer una dialéctica positiva entre centralidad y movilidad y en hacer del espacio público el hilo de Ariadna que nos conduzca por lugares productores de sentido” (Borja, 2003).

Capítulo III. Nuevas perspectivas

El espacio público, al brindar a las personas, un lugar de simbolismos y significados, estas van dándole un uso determinado.

El espacio público es “el producto cultural o, mejor aún, la realización humana *tout court* más compleja y significativa que hemos recibido de la historia y que construimos y destruimos cada día entre todos, fundamentalmente porque constituye la maximización de las posibilidades de intercambio” (Borja, 2003). No es raro que nos vayamos adaptando a cada cambio que suele sufrir un lugar.

En este apartado se expone el cambio que el camellón de la avenida Chimalhuacán sufrió después de la construcción de la línea 3 del Mexibús y las personas que en él se desenvolvían, retomando los casos del capítulo anterior, han tenido que cambiar su manera de vivirlo, pensarlo y usarlo. Para ello, se analizarán ocho cuadras del municipio de Nezahualcóyotl: desde la calle Pájaro Azul hasta la calle Paloma Negra. Esta zona tiene una importancia política, cultural y comercial, ya que en ella se encuentra localizado el Ayuntamiento o Palacio Municipal, lo cual le da un peso simbólico relevante.

3.1 UN NO LUGAR

“Los camellones de Neza, son un emblema del municipio y este, el de la avenida de aquí (Chimalhuacán), ni se diga. Además de ser una de las pequeñas áreas verdes que existen, uno puede caminar y sentarse a comer en las bancas y sus monumentos, tiene a Miguel Hidalgo, el árbol del bicentenario, que es una rama del árbol de la noche triste según dijeron y los nombres de periodistas que han muerto. Por eso este camellón en especial es muy importante.”⁴⁰ Así comenzaba José Guadalupe cuando se le pidió su opinión sobre la construcción de la línea 3 del Mexibús.

La línea comenzó a construirse a finales de 2010 e inició operaciones el 30 de abril de 2013. Para la construcción de la misma se tuvieron que quitar gran parte de los comedores de concreto que se localizaban a lo largo de los camellones, así como arboles y áreas verdes.

En el tramo correspondiente al palacio municipal se quitaron dos retornos existentes que eran ocupados por las personas que visitaban el lugar para estacionar sus carros, se eliminaron los pasos para personas discapacitadas, un carril de los tres existentes fue confinado para los mexibuses, quedando en funcionamiento sólo uno (de ambos lados) ya que el otro es ocupado como

⁴⁰ Fragmento de una conversación con José Guadalupe, sindicalizado en el ayuntamiento.

estacionamiento para los negocios de la zona⁴¹, generando más tráfico, especialmente en día de tianguis.

La línea 3 del Mexibús vino a cambiar el panorama del lugar y a “conectar a la gente”, ha hecho más rápido el traslado, más “seguro”, al menos algunas personas sienten un grado de seguridad, pero también ha venido a cambiar las formas de utilización de las calles. “Estamos en la era de los cambios en escala, en lo que se refiere a la conquista espacial, sin duda, pero también sobre la Terra: los veloces medios de transporte llegan en unas horas a lo sumo de cualquier capital del mundo a cualquier otra” (Augé, 2000).

La ZMVM es tan grande que la mayor parte del tiempo nos la pasamos en los traslados de un lugar a otro, aproximadamente al día utilizamos de 4 a 5 horas para trasladarnos a nuestro lugar de trabajo, a la escuela, con la familia, e infinidad de lugares; es decir para realizar nuestras actividades diarias en un año utilizamos de 2 a 3 meses para trasladarnos. Estos traslados son realizados casi siempre en los transportes públicos, los cuales se han convertido en parte de nuestras vidas pero que en general solo son espacios de paso, espacios que causan un anonimato. “Esta concepción del espacio se expresa, como hemos visto, en los cambios en escala, en la multiplicación de las referencias imaginadas e imaginarias y en la espectacular aceleración de los medios de transporte y conduce concretamente a modificaciones físicas considerables: concentraciones urbanas, traslados de población y multiplicación de lo que llamaríamos los “**no lugares**” (Augé, 2000).

En el transporte público la escena es la misma cada mañana, personas que van durmiendo, mujeres pintándose, algunas personas escuchando música desde el celular con los audífonos, otras que están enojadas y viendo el reloj a cada rato porque se les hizo tarde, aventones, apretujones, insultos, como dije la escena casi siempre es la misma. De igual manera por las tardes la imagen no cambia mucho ya que también podemos encontrar personas durmiendo, escuchando música, etc., cada una enfocada en sus asuntos, en sus problemas, en su día, tan

⁴¹ Esta zona es meramente comercial. A lo largo de la avenida Chimalhuacán se pueden encontrar una infinidad de comercios y oficinas.

distante las unas de las otras, a pesar de estar tan juntas y amontonadas. Con esto entonces podríamos decir que, “los no lugares son tanto las instalaciones necesarias para la circulación acelerada de personas y bienes [...] como los medios de transporte mismos” (Augé, 2000). Estos medios de transporte que van dando una práctica de, como diría Augé, “individualidad solitaria”, a lo efímero, al pasaje.

Los medios de transporte tienden a alejar a las personas, a descontextualizarlas, a no generar un sentido de pertenencia, ya que sólo pasan de estación en estación. Y es que, “Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar” (Augé, 2000).

La “modernidad” ha sobre pasado los lugares de memoria transformando la ciudad en museos. Nezahualcóyotl ahora ha pasado a formar parte de la lista de lugares museográficos que, no visitan las personas que pasan en el Mexibús, pero que cada estación del mismo les hace mención. Es así que podemos encontrar la estación “*El Barquito*”, la cual hace referencia a un barco de concreto⁴² localizado en el camellón que hoy en día se encuentra en completo abandono; “*palacio municipal*”, donde se encuentra como su nombre lo dice el ayuntamiento y “*el castillito*”, donde podemos observar, literalmente, un castillito que albergó la librería Elena Poniatowska del FCE y que además cuenta con un teatro al aire libre. “Todo itinerario [...] es de alguna manera “desviado” por los nombres que le dan “sentidos (o direcciones) hasta allí imprevisibles. Estos nombres crean no lugares en los lugares; los transmutan en pasajes” (Augé, 2000).

Hoy en día el Mexibús brinda a las personas que lo utilizan una nueva experiencia, un viaje. Este viaje le da a los usuarios la oportunidad de atravesar varios lugares, esta variedad de lugares que miran y describen los lleva a desarraigarse, a introducir “entre el viajero-espectador y el espacio del paisaje que él recorre o contempla una ruptura que le impide ver allí un lugar” (Augé, 2000). Siendo incapaz de identificarse con ese lugar, ya que el viajero es meramente un

⁴² Este barco era utilizado por los niños para jugar, ya que tiene resbaladillas.

espectador, “sin que la naturaleza del espectáculo le importe verdaderamente. El espacio del viajero sería, así, el arquetipo del no lugar.” (Augé, 2000)

Marc Augé nos menciona que por “*no lugar*”, designa, dos realidades complementarias pero distintas: los espacios constituidos con relación a ciertos fines (transporte, comercio, ocio), y la relación que los individuos mantienen con esos espacios. Si las dos relaciones se superponen bastante ampliamente, los no lugares mediatizan todo un conjunto de relaciones consigo mismo y con los otros que no apuntan sino indirectamente a sus fines. “los no lugares crean la contractualidad solitaria” (Augé, 2000).

Actualmente nos movemos en contradicciones, los medios de transporte acercan, acortan distancias, pero a la vez alejan, incomunican, individualizan, convierten a las personas en meros clientes, pasajeros o usuario, que no se identifican y que sociabilizan de manera distante, sin hablar, con la mirada, con un rozón, desde la distancia.

“El no lugar es lo contrario a la utopía; existe y no postula ninguna sociedad orgánica. [...] ya no se interpretan como recipientes existenciales permanentes, sino que son entendidos como enormes focos de acontecimientos [...] no lugares definidos por la sobreabundancia y el exceso. Son siempre espacios relacionados con el transporte rápido, el consumo y el ocio” (Augé, 2000).

3.2 RECONSTRUCCIÓN DE LA MIRADA AL ESPACIO PÚBLICO

Adaptación a un nuevo entorno modificado

La oficina de la organización en la que colaboré por cinco años se encuentra ubicada en la calle Zopilote Mojado esquina con avenida Chimalhuacán en el municipio de Nezahualcóyotl. Yo, resido en la delegación Gustavo A. Madero en el Distrito Federal y asisto a la UAM ubicada en Iztapalapa Distrito Federal.

Fui nombrada comisionada de jóvenes del municipio de Nezahualcóyotl en la organización, por ello tenía que trasladarme constantemente a Neza, para

entregar oficios, presentar los planes de trabajo y realizar actividades con y para los jóvenes del municipio.

Para poder llegar a la oficina tenía que trasladarme en combi, ya sea de Río de los Remedios, si salía de mi casa o de Pantitlán si me iba por el metro.

Para mí, estando en la oficina, era común ver a las personas caminando o corriendo, algunos con sus perros otros tomados de las manos y algunos más sentados en las bancas de concreto comiendo o platicando. Incluso, a mí también me gustaba ir al camellón. Me sentaba y me ponía a platicar con algunas compañeras de la oficina, era más cómodo platicar allí las nuevas noticias y rumores, así nadie más escuchaba. Y cuando me sentía melancólica podía escuchar la música que los chicos de la escuela de música de enfrente practicaban diariamente.

Una vez construida la línea 3 del Mexibús, y al quitar las bancas de concreto, ya no hubo más días de platicas con las compañeras, al menos no como antes, las personas seguían pasando pero solo eso, ya no había novios sentados besándose, ni gente comiendo. El panorama cambió completamente, del pasto semi-seco y amarillento, de la basura tirada, de los árboles y hojas sólo había quedado un recuerdo.

En un primer momento solo se podía observar hoyos y unas enormes estructuras. Ahora, habiendo pasado 15 meses desde su inauguración se pueden observar palmeras, flores y cactus rodeados de piedras y un camino de adoquín enmarcado por asientos sin respaldo, de metal cada 8 cuadras.

Usar el Mexibús resulta más económico⁴³, rápido⁴⁴ y seguro⁴⁵, convirtiéndose, en lo personal, en una muy buena opción que mejora la calidad del traslado de uno.

Celina comentaba que para ella el Mexibús *“fue una de las mejores cosas que el gobierno pudo hacer por nosotros. Yo me traslado más rápido a los lugares a los que tengo que ir, me evito de arrancones, voy cómoda y no me están diciendo “recórrase para allá” o “la banca es de cuatro”, y todas esas cosa incómodas que*

⁴³ El pasaje normal es de \$8 pesos pero el Mexibús cobra \$6 pesos.

⁴⁴ Como el Mexibús tiene paradas exclusivas no se va parando a cada rato como las combis y los microbuses.

⁴⁵ Al menos el año que lo usé no fui víctima de ningún asalto a comparación de las combis y peseros en los que varias veces viví la experiencia.

le suelen decir a una, por eso yo disfruto ir en el Metrobús, me relaja y aparte de todo como soy jubilada me dejan entrar gratis, hay algunos policías que no quieren porque según no les es permitido pero yo exijo mis derechos, como en el Distrito Federal, y me dejan porque me dejan pasar. Como le dije para mí fue lo mejor que aprovecharan el espacio para brindar mejores servicios a las personas.”

“El derecho tiene una capacidad constitutiva dinámica, pues no se limita a definir y clasificar los usos, las conductas, presencias y estructuras físicas del espacio público, sino que paralelamente posibilita que los actores lo usen, lo interpreten o lo resistan” (López Ayllón & Meneses, 2008). Para Celina su derecho era obtener un mejor servicio en cuestión de transporte público, el cual fue brindado tras la construcción de la línea 3 del Mexibús, *“las calles sirven para eso, para que la gente pase.”*⁴⁶ Así concluía Celina.

Después de un mes de haberme ausentado de Neza volví. Las ciudades siempre cambian y Neza no era la excepción había cambiado el panorama completamente. En ese lugar, en esas ocho cuadras faltaba un algo, una banca, un árbol, esos dos objetos que daban resguardo a un alguien, un observador que con anterioridad día tras día había visto pasar a decenas de personas, que saludaba a muchas otras decenas más y que por casi 10 años había permanecido de 8 de la mañana a 5 de la tarde sentada, platicando con el viento, con las aves, con los sonidos, con los aromas y con cada persona que le correspondía a su saludo. “Doña Silvina.”

Las últimas veces que tuve la oportunidad de verla y poder platicar con ella pude notar su tristeza. Después de la construcción del Mexibús y al quitar las bancas y los arboles localizados en el camellón de frente al palacio municipal Doña Silvina ya no pudo sentarse ahí como cada día lo hacía. Intentó irse más para allá y sentarse en las escaleras de la pirámides de la explanada de Palacio, pero se le hacían bastante incomodas. No había sombra y le costaba cada vez más trabajo atravesar las dos avenidas. Hubo un tiempo en el que se llevaba una silla y un paraguas, pero fue verdaderamente corto. Ya no pudo volverse a sentar en el lugar de siempre debido a que comenzaron a trabajar para poner las palmeras, las

⁴⁶ Palabras obtenidas de Celina después de una semana de charlas ocasionales, en nuestros encuentros en el Mexibús.

flores, el adoquín y demás. Después de eso Doña Silvina estuvo un tiempo en su casa y posteriormente se puso grave. Dos meses después doña Silvina murió. En “su lugar”, como ella lo llamaba ahora se encuentra una enorme palmera, semi-seca.

Una vez un tío que vivía en California le dijo a mi mamá “aquí viven la ley de la selva (en la Ciudad de México), el más fuerte sobrevive”. Creo que lo entendí tiempo después, con cada una de las transformaciones, de las tecnologías revolucionantes, de los cambios. Uno no tiene otra más que irse adaptando. Es una elección, ahogarte o seguir nadando hasta llegar a la orilla.

Margarita Pérez, vendedora de tamales, *“uno no tiene de otra más que seguir. El Mexibús, al principio sí me afectó un poco porque los de enfrente de la otra acera ya no me compraban. Antes me hacían señas y yo mandaba a mi niña cuando venía a ayudarme a llevarles el tamal o el atole o yo misma iba a entregárselos, podía ver mi puesto desde allá, pero ahora desde que pusieron esa nueva muralla ya no puedo ver a los del otro lado, ya hasta otra mujer puso un puesto del otro lado. Pero como dirían por allí una tiene que ingeniárselas y seguirle trabajando, ahora ya no nomás vendo en las mañanas tamales, ahora ya vendo quesadillas, tacos, tortas, y pues me va bien. Me compran más personas y saco más dinero para ir pagando mis gastos. Lo malo fue que en la esquina donde yo estaba antes pusieron unos botes de basura y ni pa’ decir que no, así que ahora me tuve que mover a esta otra, esta mas escondida, por la estación, ya ve que está en medio, pero los clientes ya saben y vienen a comprarme o sino mando a la que me ayuda a preguntar por cada local que si quieren algo y con eso va saliendo.”*

“Transformar el espacio público de la calle en el espacio comercial privatizado [...] tiene claros costos sociales en términos de acceso democrático y responsabilidad pública [...] la domesticación del espacio a través de la purificación y la privatización involucra crecientes exclusiones sociales y acrecienta las desigualdades” (Borja, 2003). El Mexibús, por ser de inversión mitad privada mitad de gobierno convive en una espacie de juego macabro en donde se les dice a las personas “cuídalo es tuyo”, pero que a la vez el “es tuyo” tienes que pagar para mantenerlo se ha vuelto en algo cotidiano. Todos los gastos que se hacen

para restaurar, mejorar y equipar los espacios públicos las personas lo pagan con sus impuestos, el Mexibús además de haber pagado con impuestos parte de la construcción, la gente paga para tener derecho a poder subirse y ser transportados.

Los nuevos espacios a los que nos enfrentamos son ahora espacios públicos de tránsito, nadie habita en ellos, a “nadie le pertenece” pero a la vez todos los disfrutan, los usan para alguna actividad, los modifican constantemente. Son generadores de experiencias que transmiten a los “usuarios” sentimientos, emociones, pero que a la vez también tienen esa capacidad para transformarse en meros cuadros paisajistas para los que pasan por algún medio de transporte, sin transmitirles nada o meramente una buena vista.

“La ciudad es sobre todo, espacio público, y no parece que quienes allí vivimos, la gran mayoría de la población, podamos renunciar a ella sin perder vínculos sociales y valores culturales, sin empobrecernos” (Borja, 2003).

Conclusión

La modernidad ha ido transformando la ciudad, y con ella ha ido resignificando a cada uno de sus elementos que la componen; los edificios, sus habitantes, las calle. “La ciudad es el continente de la historia, el tiempo concentrado en el espacio, la condensación del pasado y la memoria, es decir, el lugar desde donde se producen los proyectos de futuro que dan sentido al presente. La ciudad es un patrimonio colectivo en el que tramas, edificios y monumentos se combinan con recuerdos, sentimientos y momentos comunitarios”(Borja 2003). Da sentido de pertenencia, genera identidades, ayuda a dar una definición de calidad de vida y ofrece espacios de encuentros donde los ciudadanos tienen la oportunidad de realizar intercambios a través de diversos contactos, que siendo abierto, se puede expresar en ella la democratización política y social.

Las nuevas metrópolis, surgidas del crecimiento exorbitante de las ciudades, han generado un sinfín de cambios, principalmente, en el medio ambiente, dando como resultado una alza en la contaminación. En la ZMVM este problema se ha

acentuado cada vez más en los últimos años, dando como resultado un gran deterioro ambiental y una mala calidad en el aire que se respira, generando grandes problemas respiratorios y elevando los gastos públicos en salud.

El gobierno, para reducir el gasto y disminuir la contaminación ha generado una serie de *políticas públicas* entre las que se encuentra el hoy no circula, en donde todos los automóviles, camionetas, etc., dejan de circular un día a la semana, los de años más atrasados no circulan dos días, y la implementación de nuevos transportes públicos “más amigables con el medio ambiente”. Sin embargo, estas políticas no han dado una solución al problema y cada vez aparecen a más temprana edad las enfermedades respiratorias y las muertes prematuras. En este sentido las políticas públicas implementadas parecieran un mero parapeto, más que una solución tangible, para justificar gastos monetarios⁴⁷. Es necesario que se aumenten y se privilegien las ciclistas, generando infraestructura para su uso y proporcionando una mayor seguridad para los usuarios, así como gratificar a los usuarios de transporte público, aumentándolo y reduciendo sus tarifas en toda la ZMVM. Pero principalmente se necesita dejar de construir obras viales para beneficio de los automóviles.

La construcción de la línea 3 del Mexibús, “transporte amigable con el medio ambiente”, en el municipio de Nezahualcóyotl generó grandes cambios visuales y simbólicos, que vinieron a transformar las vidas de las personas involucradas, cada una tan diferente, pero que se conectan en un mismo espacio, en un mismo lugar, a un mismo tiempo y que a la vez significan y simbolizan las cosas de maneras distintas.

Raymond Williams, describe la cultura como “el sistema de significación mediante el cual (aunque entre otros) necesariamente se comunica, reproduce, experimenta y explora un orden social (citado por Escobar, Alvarez y Dagnino, 2001). Esta cultura es vivida claramente en el espacio público, es decir; en las “zonas de acción que presentan posibilidades de participación para los grupos subordinados

⁴⁷ Tomando como ejemplo de ello el caso de la línea 12 del metro en la Ciudad de México, la cual desde su inauguración ha tenido muchos problemas, a pesar de la inversión elevada que implicó su materialización.

que utilizan y se mueven en dichos espacios” (Escobar, Alvarez, & Dagnino, 2001).

Como antropóloga fue un verdadero reto para mí poder representar a un otro a través de lo que me decían aquellos con quien hablaba y veía, de una experiencia personal, acerca de aquellos a quienes no hablamos ni nos vimos.⁴⁸ “No existe una sola experiencia urbana, sino muchas y diferentes, según la ubicación de los sujetos en diferentes contextos socio-espaciales de la metrópoli. En cuanto a la relación entre las formas de la experiencia y el espacio urbano, [...] existe un grado significativo de correspondencias entre cada forma de producción del espacio urbano, su forma de organización, y las prácticas de apropiación y uso de este último tanto en su dimensión de espacio local, como también en su dimensión más amplia de espacio metropolitano, usado e imaginado de diferentes formas” (Duhau & Giglia, 2008). Aunado a esto se presenta el problema del lugar, la tradición etnológica está situada en un lugar, “la cultura se localiza en el tiempo y en el espacio” (Augé 2000). Un no lugar representa un verdadero reto, ya que son espacios de tránsito, donde las personas construyen nuevas redes, dejan las antiguas, van cambiando, se arraigan y se identifican en el momento en que ocupan el espacio pero vuelven a sus casa, a sus lugares de origen, a su vida.⁴⁹ Dándose una sociabilidad poco sociable. “Cuando el intercambio se desarrolla en la calle, entre dos transeúntes, la inatención de urbanidad toma a veces la siguiente forma: miramos al otro a dos metros aproximadamente; durante ese tiempo se reparten gestos por los dos costados de la calle, luego se bajan los ojos en el momento en que el otro pasa, como si se tratara de un cambio de semáforo. Ese es, probablemente, el menor de los rituales interpersonales, pero es el que regula constantemente nuestros intercambios en sociedad” (Duhau & Giglia, 2008).

⁴⁸ Referencia a Marc Augé.

⁴⁹ “Si el habitar define un conjunto amplio de fenómenos vinculados a la experiencia de la metrópoli, y a la relación con los espacios en cuanto lugares, es decir espacios geográficamente delimitados, materialmente reconocibles y provistos de significados compartidos. El espacio donde se reside puede no ser necesariamente aquel desde donde se establece una presencia social o la inserción en un orden socio-espacial que nos vincule a los demás (Duhau y Giglia 2008).

“El mundo de la supermodernidad no tiene las medidas exactas de aquel en el cual creemos vivir, pues vivimos en un mundo que no hemos aprendido a mirar todavía. Tenemos que aprender de nuevo a pensar el espacio” (Augé 2000). En realidad, el espacio público se está perdiendo debido a la dificultad para imponer lo público sobre lo privado, derivado “del tipo de Estado que heredamos del corporativismo previo a nuestra transición democrática. En ese modelo, el poder del presidente, como una suerte de responsable de tutelar el interés general, estaba basado en su enorme fuerza política, no en instituciones sólidas. Esta fuerza pasaba por distribuir beneficios discrecionales a los grupos con más capacidad de presión” (Mayer-Serra 2008). Para la construcción de la línea 3 del Mexibús se pudo apreciar tal acto, sin ser cabildeado el proyecto paso y se comenzó a construir. La empresa no terminó el proyecto ya que el proyecto mencionaba que plantaría árboles frutales y flora, siendo plantados por el gobierno municipal, dándole al actual presidente del municipio, perredista, un aire eufónico.⁵⁰

Cada vez más el espacio público está en peligro de extinción, está en crisis. “Al hablar de crisis del espacio público, es oportuno decirlo desde ahora, se está evocando – en formas no siempre explícitas- el fantasma de la desintegración urbana, la imposibilidad de “vivir juntos” en las grandes ciudades y la disolución de lo urbano como lugar de encuentro y de intercambio” (Duhau y Giglia 2008). Podemos observar que cada vez más los espacios se convierten en no lugares, en grandes espacios de paso donde no puedes sentarte, no puedes tardarte más de cinco minutos en ellos, porque en realidad no tienes nada a qué quedarte, se han convertido en meras vitrinas, aburridas que solo vez y admiras un momento pero que no te generan arraigo, derivado de su “*pérdida de calidad* [...] por efecto de procesos de abandono, deterioro, privatización, segregación” (Duhau & Giglia, 2008).

⁵⁰ La gente al ver las nuevas transformaciones, más estéticas, que el Mexibús ya está en funcionamiento y que él, el presidente municipal, va a las calles y “pinta banquetas y arregla baches” cree que el municipio va avanzando, se va modernizando y que el espacio público va mejorando. Pero se necesita más que meras actividades temporales para que se pueda disfrutar de un espacio público de calidad.

Nezahualcóyotl es un municipio que surgió de la informalidad y que el Estado ha tenido que ir ordenándolo, sus calles han ido *domesticándose* con el paso del tiempo, comenzando primeramente los mismos pobladores del lugar y posteriormente las autoridades municipales, con la “creación y reglamentación del uso de parques públicos, reglamentación de los horarios y las condiciones para el desarrollo de ciertos trabajos- como la venta de periódico- por parte de niños y niñas; regularización de la prostitución y creación de una zona de tolerancia; ordenamiento de los coches de alquiler y del comercio en la vía pública; ordenamiento y creación de un sistema de tráfico vehicular, entre otras cosas” (Duhau y Giglia 2008). Ordena a un cierto grupo de personas en específico, a los que se regulan no son a la clase alta, sino a la clase media, a la clase popular.

Los espacios públicos van siendo controlados por lo privado, organizándolos según funciones y actividades específicas: consumo, recreación (vinculada al consumo), trabajo, educación y movilidad, conectadas cada una de estas actividades. “Lo que ocurre en los espacios jurídicamente públicos siempre ha dependido en gran medida de lo que ocurre con los locales y espacios privados que los circundan” (Duhau y Giglia 2008).

Es importante recuperar el espacio público, y para ello, “se requiere fortalecer los intereses del ciudadano que recibe los servicios públicos y que los paga con sus impuestos, frente a los de los trabajadores que proveen esos servicios”(Mayer-Serra 2008).

La gente necesita apropiarse del espacio, buscar nuevas formas de hacerlo, que les genere un impacto, que deje de ser sólo un medio donde la gente circula y se convierta en un lugar de la memoria que genere experiencias y que muevan sentimientos y emociones.

Las personas determinan el espacio público a través del tiempo y las actividades que realizan en él; determinan la forma-tiempo-espacial del lugar y con ello cierto arraigo, o no.

Cada persona es un mundo y muchas veces esos mundos viven en constantes guerras y tribulaciones, cada quien ve las cosas a su propia manera, significan según sus creencias, ideologías y cultura. Cada persona es distinta a pesar de

compartir y desenvolverse en un mismo entorno, lo importante del espacio público es que es el lugar donde las personas tan diferentes pueden convivir e intercambiar experiencias, pueden arraigarse, pertenecer e identificarse con determinado suceso, acontecimiento, tiempo, y aprenden a ser solidarios, tolerantes con las diferencias.

En mi experiencia aprendí, en esas ocho cuadras donde se localiza el palacio municipal de Nezahualcóyotl, a tomar una determinación y un camino para mi vida, supe lo difícil que era trabajar en equipo, sobre todo porque cada uno tiene su propio objetivo. Me identifique como joven activista nezahualcoyense y comprendí la importancia de las marchas y los bloqueos, vi una nueva forma de ver el mundo, de comprenderlo, de vivirlo y sobre todo aprendí que es precisamente en el espacio público donde ejerces tus derechos como ciudadano perteneciente a un lugar.

Bibliografía

Aréchiga Torres, G. (2010). *Breve reseña histórica, social y política del Municipio de Nezahualcóyotl*. México: AlterArte Ediciones.

Augé, M. (2000). *Los no lugares. Espacios del anonimato: Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.

Besserer, F. (1999). *Moisés Cruz: Historia de un transmigrante*. México: UAM-UAS.

Blanco, M. (2012). ¿Autobiografía o autoetnografía? *Desacatos*, 169-178.

Borja, J. (2003). La ciudad es el espacio público. En P. Ramirez Kuri, *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía* (pp. 59-87). México.

Consejo Estatal de Población. (2009). *Conformación de las Zonas Metropolitanas: Panorama demográfico*. México: Consejo Estatal de Población.

Duhau, E., & Giglia, A. (2008). *Las reglas del desorden: Habitar la Metròpoli*. Mèxico: siglo XXI editores- UAM Azcapotzalco.

Escobar, A., Alvarez, S. E., & Dagnino, E. (2001). Introducción: Lo cultural y lo político en los movimientos sociales latinoamericanos. En A. Escobar, S. E. Alvarez, & E.

- Dagnino, *Política cultural & Culura política. Una nueva mirada sobre los movimientos sociales latinoamericanos* (págs. 17-48). Bogotá: Taurus-ICANH.
- García Flores, C. (2010). *Escenarios de Consumo de energía y emisiones de gases efecto invernadero del transporte de pasajeros de la zona metropolitana de la Ciudad de Mexico*. México: UNAM.
- Giglia, A. (2007). Orden urbano, espacio público y comercio en Ciudad Nezahualcóyotl. En M. A. Portal, *Espacios públicos y prácticas metropolitanas* (pp. 67-97). México: Soluciones de Comunicación S. C.
- Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal. (2010). *Impacto del Fondo Metropolitano*. México: SEGOB.
- López Ayllón, S., & Meneses, R. (2008). Espacio público y derecho: reflexiones en torno a la apropiación de las calles en la Ciudad de México. En M. (. Merino, *¿Qué tan público es el espacio público en México?* (pp. 226-251). México: Fondo de Cultura Económica.
- Mayer-Serra, C. E. (2008). La construcción de un espacio público. En M. Merino, *¿Qué tan público es el espacio público?* (p. 270). México: FCE.
- Portal, M. A. (2007). El centro comercial como constructor de un orden urbano específico: El caso de Peña Pobre en Tlalpan. En M. A. Portal, *Espacios Públicos y prácticas metropolitanas* (pp. 119-148). México: Soluciones de Comunicación S. C.
- Ramirez Kuri, P. (2003). El espacio público: ciudad y ciudadanía. De los conceptos a los problemas de la vida pública local. En P. Ramirez Kuri, *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía* (pp. 31-58). México.
- Santana Talavera, A. (2000). Los métodos de la Antropología. *Ciencia y Mar*, 3-27.
- Sheinbaum, C., Solís, J. C., & Chávez, C. (2009). *Escenarios de consumo de energía y emisiones de gases de efecto invernadero del transporte de pasajeros en la Zona Metropolitana del Valle de México*. México: Instituto de Ingeniería UNAM.
- Street, S. (2003). Representación y reflexividad en la (auto)etnografía crítica: ¿Voces o diálogos? *Nómada*, 72-79.
- Tirado, S. F., & Argemí, M. D. (2005). ASOCIACIONES HETEROGÉNEAS Y ACTANTES: EL GIRO POSTSOCIAL DE LA TEORÍA DEL ACTOR-RED. *AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana*.

Anexos

Anexo1 “BRT en el mundo”

País	Región	Nombre del proyecto
Argentina	Buenos Aires	Metrobús
	Posadas	Sistema Integrado de Transporte Misionero
Bolivia	La Paz	La Paz–Bus
Brasil	Aracajú	Sistema de Transporte Integrado
	Brasilia	
	Belo Horizonte	MOVE
	Curitiba	Rede Integrada de Transporte
Brasil	Goiânia	Metrobús
	<ul style="list-style-type: none"> • Manaus • Recife 	
	Rio de Janeiro	<ul style="list-style-type: none"> • TransCarioca • TransOeste • TransOlímpica
	São Paulo	<ul style="list-style-type: none"> • Corredor Pirituba-Lapa-Centro • Corredor Rebouças • Corredor Santo • Amaro • Expresso Tiradentes
	Uberlândia	Sistema de Transporte Integrado
	Calgary, Alberta	
	Gatineau, Quebec	STO Rapibus
	Montreal, Quebec	STM BRT
	Municipalidad Regional de	Metro Transit de Halifax, MetroLink

Canadá	Halifax, Nueva Escocia	
	Municipalidad Regional de Waterloo	Grand River Transit iXpress
	Municipalidad Regional de York	Viva bus rapid transit
	Ottawa, Ontario	OC Transpo Transitway
	Saint John, Nuevo Brunswick	ComeX
	Vancouver, Columbia Británica	Líneas B 97, 98 y 99
Chile	Concepción	Buses Licitados del Gran Concepción
	Santiago de Chile	Transantiago
Colombia	Barranquilla	TransMetro
	Bogotá	TransMilenio
	Bucaramanga	Metrolínea
	Cali	Masivo Integrado de Occidente
	Cartagena de Indias	Transcaribe
	Medellín	Metroplús
	Pereira	Megabús
Costa Rica	San Jose	Interlinea
Ecuador	Cuenca	Sistema Integrado de Transporte (Línea 100, Línea 200)
	Guayaquil	Metrovía
	Loja	Sistema Integrado de Transporte Urbano
	Quito	Sistema Metrobús-Q
El Salvador	San Salvador	SITRAMSS Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador
	Houston, Texas	La línea plata de la Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts (MBTA)
	Kansas City, Misuri	Metro Area Express (MAX)

Estados Unidos	Las Vegas, Nevada	
	Los Ángeles	Las líneas naranja y plata de la Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles
	Miami, Florida	South Miami-Dade Busway
	Minneapolis-St. Paul	University of Minnesota Transit
	Nueva York	SelectBus Service
Guatemala	Ciudad de Guatemala	Transmetro
Honduras	Distrito Central	Metrobús Tegucigalpa
Panamá	Panamá	Metrobús
Paraguay	Asunción	Metrobus Pya'e Porã
Perú	Lima	Metropolitano
	Huancayo	Wanka Bus
Puerto Rico	San Juan	Metro Urbano
Uruguay	Montevideo	Sistema de Transporte Metropolitano
Venezuela	Barquisimeto	Transbarca
	Caracas	Bus Caracas
	Mérida	Trolmérida
EUROPA		
Alemania	Hamburgo	HOCHBAHN
España	Barcelona	Red Ortogonal de Autobuses de Barcelona
	Castellón	TRAM Transporte Metropolitano de la Plana
Finlandia	Helsinki	Bussi-Jokeri
	Tampere, Turku	
	Nancy	STAN
	<ul style="list-style-type: none"> • Douai • Évry, Essonne 	

Francia	Nantes	BusWay
	Niza	Ligne d'azur
	París	TVM, la primera ruta operada desde final de los ochenta.
	Reims	Línea H
	Ruan	TEOR
Países Bajos	Almere	MAXX Almere
	Eindhoven	
	Schiphol	Zuidtangent
Reino Unido	<ul style="list-style-type: none"> • Bradford, Inglaterra • Crawley, Inglaterra 	Crawley Fastway
Turquía	Estambul	Metrobus
ASIA		
China	<ul style="list-style-type: none"> • Cantón • Changzhou • Chongqing • Dalian • Hangzhou • Kunming • Shenzhen • Wuxi • Xiamen 	
	Pekín	PekínBus Rapid Transit
India	<ul style="list-style-type: none"> • Ahmedabad • Bombay • Goa • Indore • Nueva Delhi 	
	Pune	Pune Bus Rapid Transit
Indonesia	Yakarta	TransJakarta
AFRICA		
Nigeria	Lagos, Nigeria	Lagbus
Sudáfrica	Johannesburgo	Rea Vaya

OCEANÍA		
Australia	Adelaida	O-Bahn Busway
	Brisbane	South-East Busway, Inner Northern Busway, Northern Busway, Eastern Busway y Boggo Road Busway
	Perth	Causeway (East Perth-Victoria Park)
	Sídney	Liverpool-Parramatta T-way, North-West T-way y Corredor M2 Bus
Nueva Zelanda	Auckland	Northern Busway

Anexo2 “Municipio de Nezahualcóyotl en el tiempo”

Edificación	Año de creación	Descripción
Rastro municipal	1966	Ubicado en la avenida Rancho Grande de la colonia Aurora.
Inicio de los trabajos formales de electrificación en Nezahualcóyotl.	1969	Época en que el municipio vivía una de sus tantas facetas, la de los chavos o chicos banda, siendo grande el fervor y el gusto por los bailes públicos o callejeros amenizados con equipos de sonido casero, siendo inicio de los sonideros.
Inversión en el municipio de más de mil cuatrocientos millones de pesos para obras de agua potable,		

<p>drenaje, banquetas, energía eléctrica y pavimentación reflejando, ahora sí, un avance que ya nunca se detendría; se inicia la construcción del parque industrial, y también la construcción de varios hospitales y centros de salud.</p>	<p>1990 y 1993</p>	<p>Con el profesor rural Carlos Hank González, gobernador del Estado.</p>
<p>Construcción de varias lecherías de la Compañía Nacional de Subsistencias Populares, CONASUPO.</p>	<p>10 de mayo de 1975</p>	<p>El primer gran centro comercial, con características de autoservicio que hubo en Nezahualcóyotl fue el almacén de la CONASUPO, el cual en 1998 albergo la interesante novedad que era el Papalote móvil Museo del Niño. Actualmente es conocido como Centro Cultural Plurifuncional, el cual es utilizado como oficinas administrativas del ayuntamiento y una especie de centro de convenciones de mas de 11 mil metros cuadrados de extensión, contando con varios espacios de alto nivel para llevar a cabo conferencias, exposiciones, presentaciones de todo tipo y hasta convenciones de</p>

		todo tipo, ubicado en calle San Ángel de la colonia Vicente Villada
Entrega del Gran Parque del Pueblo. ⁵¹	10 de mayo de 1975	El cual es cerrado en 1998 y vuelto a abrir al público en 2003, inaugurado por el presidente de la Republica Luis Echeverría
Inicio de la construcción de la Escuela Nacional de Estudios Profesionales, ENEP Aragón.	1975	Hoy llamada Facultad de Estudios Superiores, FES Aragón, iniciando sus actividades académicas el 1 de enero de 1976.
Inauguración del plantel Nezahualcóyotl del Colegio de Bachilleres.	1978	Mejor conocido como Bachilleres 12 o Bacho 12.
Construcción de la arena Nezahualcóyotl.	1978 y 1980	Arena de lucha libre, con capacidad para cuatro mil aficionados.
Inauguración de la primer casa de cultura llamada Jorge Jiménez Cantú,	1980	Hoy día convertido en el Centro Cultural Regional, valioso espacio que incluye un museo de sitio, biblioteca, varios salones para la enseñanza de diversas disciplinas artísticas, sala de proyección y un auditorio con capacidad para 450 personas.
Se inaugura la nueva sede	15 de	El Palacio Municipal que

⁵¹ Teniendo ocho y media hectáreas de árboles, con lago artificial, zoológico, aviario, tren escénico, teatro al aire libre, pastos y flores. Único espacio netamente verde del municipio ubicado en la colonia Ampliación Vicente Villada.

del ayuntamiento.	septiembre de 1983	actualmente se tiene.
Se construye el panteón municipal y se edifica el Centro Cultural Oaxaqueño.	1985 a 1987	Con ello los nezayenses tienen un espacio propio para enterrar a sus muertos, además que es reconocido el impacto de la migración Oaxaqueña en este municipio.
Se inaugura el Centro Cultural Doctor Jaime Torres Bodet.	24 de agosto de 1987	Moderno edificio de tres niveles ubicado sobre la avenida Chimalhuacán, espacio multifuncional que alberga al mismo centro cultural, una pequeña biblioteca, un salón de audiovisual de usos múltiples y al Centro de información y Documentación de Nezahualcóyotl, CIDNE.
Inauguración de las instalaciones de la Universidad Tecnológica de Nezahualcóyotl.	10 de septiembre de 1991	Por el presidente Carlos Salinas de Gortari y el gobernador Pichardo Pagaza.
Se inicia la construcción de la Ciudad Deportiva Nezahualcóyotl sobre el Bordo de Xochiaca.	1991 a 1993	En terrenos que eran tiraderos de basura, ahí mismo se construyeron casi sesenta canchas para la práctica de actividades deportivas tales como el fútbol, voleibol, básquetbol, frontenis y fútbol rápido, igualmente se levanto un

		gimnasio con capacidad para mil espectadores equipados con regaderas, vestidores y oficinas administrativas.
Colocación de monumentos y estatuas	1994 a 1996	Toda la infraestructura municipal se afirmó, reforzando la identidad municipal.
Llega a la presidencia municipal el primer presidente perredista	1955	Después de 33 años de mandato priista,. En esta administración se construyeron mas casas de cultura, se realizaron obras de ampliación y mantenimiento de infraestructura en las once bibliotecas existentes en el municipio.

Anexo fotográfico

1. Venta de terrenos en el Municipio de Nezahualcoyotl⁵²



2. Primeros pobladores "domesticando la calle"⁵³



⁵² Foto obtenida de google.

3. Primer palacio municipal de Nezahualcóyotl⁵⁴



4. Palacio municipal actual



⁵³ Ibid.

⁵⁴ Ibid.

5. Tiradero Bordo de Xochiaca⁵⁵



6. Inicios construcción proyecto Ciudad Jardín, en el extradero Bordo de Xochiaca⁵⁶



7. Ciudad Jardín (tiradero bordo de Xochiaca actualmente)⁵⁷



⁵⁵ Ibid.

⁵⁶ Ibid.

⁵⁷ Ibid.

8. Foto aérea de Nezahualcóyotl⁵⁸



9. El castillito⁵⁹



⁵⁸ Google.

⁵⁹ Cortesía de José Lira.

10. Evento en conmemoración del día de las madres y el día del niño en el castillito realizado por la organización MCP⁶⁰



11. El barquito⁶¹



⁶⁰ Por Eleazar Martínez. 2014.

⁶¹ Google.

12. Presidente municipal de Nezahualcóyotl pintando banquetas⁶²



13. Viajes piloto⁶³



⁶² Comunicación social; H. Ayuntamiento de Nezahualcóyotl.

⁶³ Google. Primeros viajes piloto de reconocimiento del recorrido.

14. Transborde para la terminal del Mexibús en Pantitlán⁶⁴



15. Túnel para entrar a la terminal del Mexibús en Pantitlán⁶⁵



⁶⁴ Por Luz Ramírez.

⁶⁵ Ibid.

16. Descuido en la entrada para la terminal del Mexibus en Pantitlan⁶⁶



17. Presencia de vendedores ambulantes⁶⁷



⁶⁶ Ibid.
⁶⁷ Ibid.

18. Presencia de múltiples escaleras para llegar a la terminal del Mexibús⁶⁸



19. Terminal Mexibús Pantitlán⁶⁹



⁶⁸ Ibid.

⁶⁹ Ibid.

20. Entrada de la terminal del Mexibús en Pantitlán⁷⁰



21. Cruce de peatones en Pantitlán⁷¹



⁷⁰ Ibid.

⁷¹ Ibid.

22. Mexibús circulando en el mismo carril de las combis y los peseros⁷²



23. A dos meses de inauguración del Mexibús (Camellón ubicado Frente a Palacio Municipal)⁷³



⁷² Ibid.

⁷³ Ibid.

24. Arreglos al lado del monumento de Miguel Hidalgo (Camellón de la Av. Chimalhuacán; frente a palacio Municipal)⁷⁴



25. Arreglos al camellón de la avenida Chimalhuacán⁷⁵

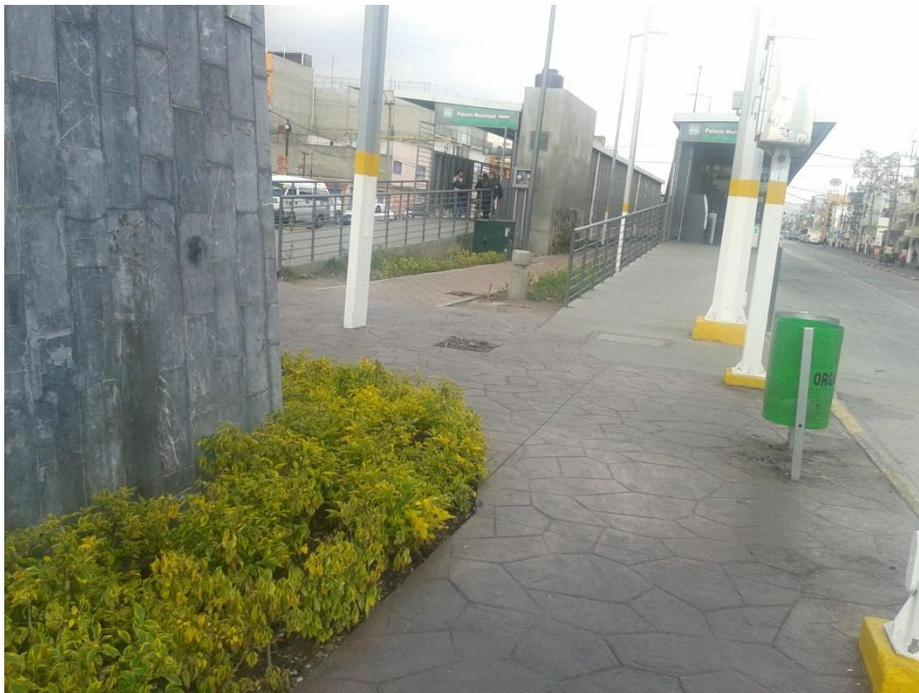


⁷⁴ Ibid.
⁷⁵ Ibid.

26. Arreglos terminados frente a Palacio Municipal⁷⁶



27. Estación Palacio Municipal⁷⁷



⁷⁶ Ibid.

⁷⁷ Ibid.

28. Vista del camellón de Palacio Municipal desde el Mexibús⁷⁸



29. Estación Palacio Municipal del Mexibús⁷⁹



⁷⁸ Ibid.

⁷⁹ Ibid.

30. Vista de noche desde la estación Palacio Municipal⁸⁰



31. Mexibús exclusivo para mujeres⁸¹



⁸⁰ Ibid.

32. Choque del Mexibús⁸²



33. Puentes exclusivos para el Metrobús, en construcción desde el 2010.⁸³



⁸¹ Ibid.
⁸² Ibid.
⁸³ Google.