

# Construir ciudad

## Un análisis multidimensional para los corredores de transporte en la Ciudad de México

MANUEL HERNÁNDEZ CASILLAS  
POSGRADO CYAD  
UAM XOCHIMILCO  
mahcdm@yahoo.com.mx

El libro trata sobre los corredores de transporte público confinados, puestos en marcha por el gobierno local de la Ciudad de México. Más allá de las soluciones técnicas, se aborda su viabilidad desde la orientación social de la propuesta; es decir, desde los acuerdos tácitos y explícitos entre las autoridades locales, los prestadores de servicio y otros grupos de la sociedad civil organizada. Asimismo, se estudia la viabilidad de los corredores en cuanto a su articulación con las acciones de gestión urbana vigentes. Los coordinadores son investigadores del Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales del Colegio de México, quienes compilaron los trabajos de otros investigadores.

El material del texto está organizado en dos partes, en la primera se aborda la situación general de la crisis de movilidad en las ciudades latinoamericanas, concretamente en Quito, Ecuador; Bogotá, Colombia; São Paulo, Brasil y la Ciudad de México, México, antes de la implementación de los corredores confinados de transporte público y la experiencia de Curitiba en Brasil. En la segunda parte se presentan características de los procesos urbanos en cada una de ellas, se hace referencia a la organización político administrativa de esas ciudades, dimensión territorial, tamaño de la población e infraestructura de transporte.

En el análisis no se incluyen estudios previos ya existentes debido a que el planteamiento manejado en éstos corresponde

al paradigma científico–tecnológico, el cual asegura una eficacia entre medios y fines, al usar indicadores tales como la disminución de tiempos de desplazamiento, disminución de contaminantes y accidentes, así como el incremento de la aceptación y uso de los sistemas de autobuses de carriles confinados. En vez de esto, los autores realizaron un estudio reflexivo acerca de cómo este modo de transporte interactúa en los procesos urbanos de las ciudades mencionadas anteriormente.

En general se pueden sacar las siguientes conclusiones y observaciones del libro:

- Los nuevos carriles exclusivos de transporte público son concebidos como un proyecto del sector transporte, sin vinculación con la política urbana.
- El tamaño de las ciudades determina el papel que juegan estos sistemas de transporte denominados internacionalmente Bus Transit Rapid (BRT).
- En la Ciudad de México, este tipo de transporte ha sido sólo uno más de los que ya cuenta esta megalópolis; por lo que no se ha aprovechado la implementación de este sistema.
- Los datos manejados en los estudios no son muy actuales ya que son del año 2000, por lo que hay que considerar su actualidad con ciertas reservas.
- No hay una crítica al trasfondo político que tienen este tipo de sistemas, financiados por el Banco Mundial mediante los

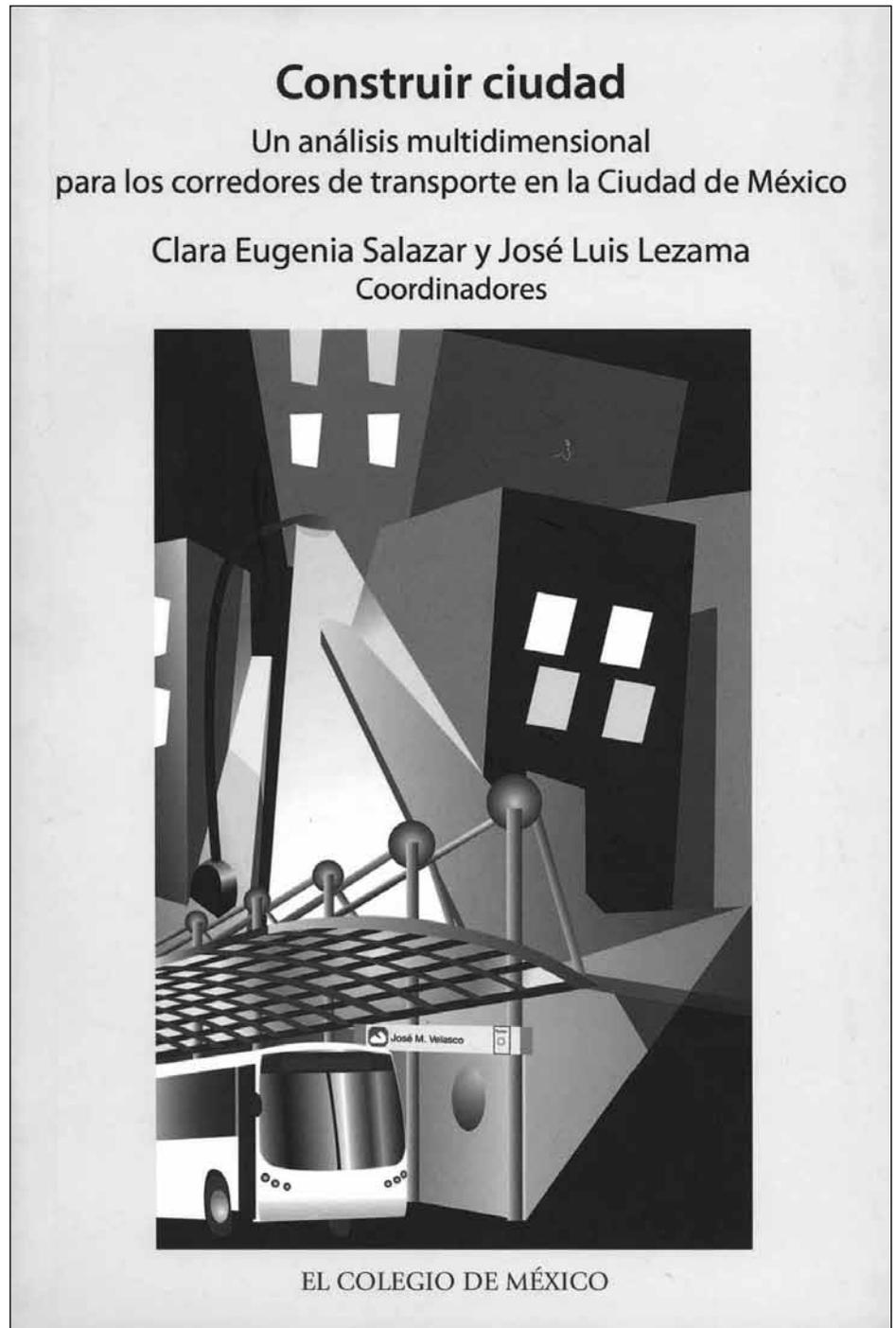
Clara Eugenia Salazar Cruz y José Luis Lezama de la Torre, 2008, *Construir ciudad. Un análisis multidimensional para los corredores de transporte en la Ciudad de México*, México, Colmex.

Bonos de Carbono, por lo que son dos observaciones importantes que se pueden hacer a este libro.

Referente a la objeción de utilizar y revisar los estudios previos existentes en la materia por pertenecer al Paradigma científico-tecnológico, definido así por los coordinadores del libro, justifican esta decisión con base en las variables usadas. Por ejemplo la disminución de tiempos de traslado y reducción de contaminantes del aire, que son variables cuantitativas. Pero eso no significa que abordando este problema desde otro enfoque, se puedan abandonar dichas variables debido a que son indicadores del funcionamiento eficiente del sistema; pero sin embargo, al proponer otro paradigma que incluya otras variables no contempladas en el anterior, además de las anteriores, se puede enriquecer el estudio de este sistema de transporte.

No obstante, se puede hacer más complejo al interactuar variables que contemplen los comportamientos y dinámicas de los grupos sociales, como por ejemplo la utilidad del sistema o la afectación al empleo.

Este tipo de paradigma podría ser denominado como Paradigma dinámico – social, el cual tomaría en cuenta la interacción entre las variables ya mencionadas anteriormente más otras variables representativas de los intereses e inquietudes de grupos sociales afectados, directa o indirectamente, por la implementación de un corredor de trans-



porte del tipo BRT, ya sea de forma positiva o negativa. Y jugando además un papel importante la interacción de los actores sociales con los corredores de transporte implementados en la Ciudad de México, considerados como programas sociales debido a su utilidad para el desplazamiento del conglomerado social en el entorno urbano. Dicha utilidad debe ser medible y cuantificable para saber el beneficio o la afectación negativa a la calidad de vida de los usuarios y no usuarios, que trae consigo la implementación de los corredores de transporte del tipo BRT, llamado comúnmente Metrobús en la Ciudad de México.

Este paradigma propuesto es, desde luego, perfectible y cuestionable ya que surge como una alternativa sugerida al Paradigma científico-tecnológico que necesita ser revisada y valorada con indicadores aún todavía no especificados del todo y los cuales serían importantes para medir la utilidad social de los corredores de transporte BRT implementados y por implementar en la Ciudad de México. Los cuáles deberían tener una función articuladora entre los diferentes tipos de sistemas de transporte de la ciudad para complementar las necesidades de desplazamiento de los usuarios entre los distintos modos de transporte público urbano.