



Casa abierta al tiempo

# UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

Unidad Iztapalapa

## Análisis de las políticas públicas en materia de movilidad y transporte público: los casos de las alcaldías de Cuajimalpa Morelos y Milpa Alta, 2020-2022

T E S I S I N A

QUE PRESENTA

**ALCANTARA SANTIAGO REBECA RUBI**

MATRICULA: 2193017357

Para acreditar el requisito del trabajo terminal  
y optar al título de

LICENCIADA EN CIENCIA POLITICA

**Dr. Ramiro Daniel Sánchez Gayosso**

ASESOR

**Dr. Alberto Escamilla Cadena**

LECTOR

*Iztapalapa, Ciudad de México, febrero 2024*



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA – Unidad *Iztapalapa*  
DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA-COORDINACIÓN DE CIENCIA POLÍTICA

## D I C T A M E N

Después de examinar este documento final presentado por la alumna **ALCANTARA SANTIAGO REBECA RUBI**, matrícula **2193017357** con el título de **“ANÁLISIS DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO: LOS CASOS DE LAS ALCALDÍAS DE CUAJIMALPA MORELOS MILPA ALTA, 2020-2022”**. Se consideró que reúne las condiciones de forma y contenido para ser aprobado como conclusión de la Tesina o Trabajo Terminal, correspondiente a la Licenciatura en Ciencia Política que se imparte en esta Unidad.

Con lo cual se cubre el requisito establecido en la Licenciatura para aprobar el Seminario de Investigación III y acreditar la totalidad de los estudios que indica el Plan de Estudios vigente.

Asesor

**Dr. Ramiro Daniel Sánchez Gayosso**

Lector

**Dr. Alberto Escamilla Cadena**

Fecha febrero del 2024 Trim: 23-O No. Registro de Tesina: ASRR/2022-O

UNIDAD *Iztapalapa*

Av. Michoacán y la Purísima, Col. Vicentina, 09340, México, D. F., Tels.: 5804-4600 y 5804-4898, Tel. y Fax: [01-55] **5804-4793**

## Agradecimientos

Al concluir una etapa importante en mi vida, quiero extender un profundo agradecimiento a quienes me acompañaron en el camino para hacer posible este gran sueño pues siempre fueron mi inspiración, apoyo y fortaleza ante las adversidades que se me presentaron.

Gracias al Dr. Ramiro Daniel Sánchez Gayosso por su orientación y dedicación pues gracias a su gran y amplia experiencia laboral y estudiantil, es que fue posible llevar a cabo este proyecto.

Gracias a mi mamá Isabel Santiago Jiménez por su gran apoyo incondicional durante esta importante etapa de mi vida, por los sacrificios que ha llevado a cabo, por siempre estar a mi lado y por su gran amor que me demuestra todos los días de nuestras vida

## Índice

Introducción general .....	7
<b>CAPITULO I. Conceptos básicos</b> .....	<b>9</b>
Introducción .....	9

1.1 Formulación de Políticas Públicas .....	10
1.1.1 Clasificación de Lowi .....	11
1.2 Construcción de los problemas públicos y la formulación de decisiones .....	12
1.2.1 Definición del problema .....	13
1.2.2 Formulación de decisiones .....	14
1.2.3 La toma de decisión y sus modelos .....	15
1.3 Evaluación de las políticas públicas .....	18
1.3.1 Niveles de evaluación .....	20
Conclusión .....	22
<b>CAPITULO II. Transporte público de la Ciudad de México .....</b>	<b>24</b>
Introducción .....	24
2.1 Sectores de movilidad en la Ciudad de México.....	25
2.2 Problemáticas acerca del transporte público de la Ciudad de México .....	31
2.3 Tiempos de traslado en el transporte público .....	34
2.4 Principales motivos de viaje .....	39
Conclusiones .....	40
<b>CAPITULO III Escasez y deficiencia en materia de movilidad para las alcaldías Cuajimalpa Morelos y Milpa Alta.....</b>	<b>42</b>
Introducción .....	42
3.1 Datos importantes de la Alcaldía Cuajimalpa Morelos .....	43
3.1.1 Transporte Público en Cuajimalpa Morelos .....	46
3.1.2 Conflicto en los tiempos de traslado .....	47
3.1.3 Resolución de conflictos .....	50
3.2 Datos importantes de la alcaldía Milpa Alta .....	51
3.2.1 Transporte Público en Milpa Alta .....	55
3.2.2 Motivos de viaje y conflictos en los tiempos de traslado.....	56
3.3 Marco legal .....	59
Conclusiones .....	64

## Índice de tablas

<b>Tabla 1</b> <i>Distribución de las estaciones del metro en la Ciudad de México y en el Estado de México.....</i>	<b>30</b>
---	-----------

<b>Tabla 2</b> <i>Tiempos de traslado en la zona metropolitana</i> .....	37
<b>Tabla 3</b> Principales características de la población de la alcaldía Cuajimalpa Morelos .....	44
<b>Tabla 4</b> Entorno urbano de la alcaldía Cuajimalpa Morelos.....	45

### **Índice de gráficas**

<b>Gráfica 1</b> <i>Tiempos de traslado en los municipios conurbanos y en la Ciudad de México durante el 2017</i> .....	38
<b>Gráfica 2</b> <i>Tiempo de traslado en minutos por género con propósito de viaje privado en la Ciudad de México en el año 2017</i> .....	39
<b>Gráfica 3</b> <i>Principales motivos de viaje por género en el año 2017</i> .....	40
<b>Gráfica 5</b> <i>Distribución de la población según el tiempo de traslado a la escuela en el año 2020</i> .....	49
<b>Gráfica 6</b> <i>Distribución en los tiempos de traslado al trabajo por género en el año 2020</i> .....	49
<b>Gráfica 8</b> <i>Motivos de viaje realizados por los habitantes de Milpa Alta en 2007</i> ..	57



## Introducción general

La Ciudad de México es la segunda entidad con mayor población en el país, es por ello que a través de los años han surgido nuevos conflictos sociales relacionados con la pobreza y desigualdad, la falta de acceso a servicios básicos de salud y educación, la falta de oportunidades, la inseguridad y delincuencia, el derecho a la movilidad, etc. Dichos conflictos se han vuelto prioridad para la agenda política del país con el objetivo de reducir las cifras que se han vuelto alarmantes y representan una amenaza para la sociedad en los últimos años.

Es por ello que el presente trabajo propone analizar de manera objetiva el conflicto en materia de movilidad y transporte de las alcaldías Cuajimalpa Morelos y Milpa Alta, ya que a pesar de que ambas pertenecen a la Ciudad de México, los habitantes sufren de una desigualdad brutal en contar con una red de conexión de transporte público de calidad, además de averiguar si actualmente cuentan con nuevas estrategias o políticas públicas para hacer de frente esta problemática para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

El primer capítulo explica el concepto teórico de lo que es una política pública y que no todo problema social se debe considerar dentro de la agenda política, utilizando las definiciones de algunos autores como André-Noel Roth Deubel, Luis Aguilar Villanueva y Cidar Vargas Arévalo ya que además de sólo explicar el concepto también de desglosa de manera detallada los períodos para que un problema social es convertida en un problema colectivo dentro de la agenda.

En el segundo capítulo se mencionan a los principales sectores de movilidad de la Ciudad de México, ¿quiénes son y cuáles son sus objetivos?, además de conocer los principales medios de transporte público que operan en la capital, así como su centralización en algunas alcaldías y el problema que esto ha ocasionado a las zonas más marginadas que carecen de menores opciones para trasladarse de un lugar a otro, además de conocer cuáles son los tiempos de traslado de las personas dependiendo la zona en la que residen y sus principales motivos de viaje.

En el último y tercer capítulo se analiza de manera objetiva las políticas públicas en materia de movilidad y transporte de las alcaldías de Cuajimalpa Morelos y Milpa Alta ya que ambas carecen de una red de transporte público junto con sus datos poblacionales, económicos y geográficos, con la finalidad de conocer por qué ambas alcaldías carecen de una mala estrategia de movilidad y transporte dentro de la Ciudad de México ya que este conflicto ha ocasionado considerablemente aumentos en los tiempos de traslado de las personas hacia otras partes de la capital empeorando su calidad de vida.



## **CAPITULO I. Conceptos básicos**

### Introducción

Dentro de las sociedades han surgido nuevos problemas sociales, lo que en algún momento era un problema privado, se convirtió en un problema social, es decir, la problemática ya no solo paso afectar a un solo individuo, ahora forma parte de una colectividad. Los problemas sociales contemporáneos se han visto afectados por el crecimiento poblacional de manera acelerada, es por ello que el Estado debe tomar acciones para controlar, disminuir o erradicar los problemas que atañen a la sociedad. Algunos problemas contemporáneos puede ser la violencia de género, la emergencia climática, el nivel de pobreza, la falta de agua en las comunidades, etc., y para combatir estos conflictos se tienen que crear políticas públicas.

Es por ello que el presente capitulo trata sobre el proceso para formular una política pública. Como primer paso está el identificar el o los problemas, después se deben de categorizar para reconocer cuales tienen más peso y agregarlos a la agenda política, como tercer paso, el Estado y sus actores deben de formular las decisiones y para ello existen modelos que pueden ayudar durante el proceso y finalmente esta la etapa de la evaluación de las políticas públicas y sus respectivos niveles de evaluación.

Dicho lo anterior, el presente capítulo tiene el objetivo de explicar de manera más detalla los periodos que debe llevar un problema social para estar dentro de la agenda política con sus respectivos modelos de evaluación.

### 1.1 Formulación de Políticas Públicas

Principalmente la palabra “política” tiene tres significados. *“Primero, la política concebida como el ámbito del gobierno de las sociedades humanas, polity en inglés. Segundo, la política como la actividad de organización y lucha por el control del poder, politics en inglés. Y finalmente, la política como designación de los propósitos y programas de las autoridades públicas, policy en inglés”*(Roth Deubel, 2002). Este capítulo toma como referencia el último significado.

Para el concepto de *política pública* han surgido muchos significados a lo largo de la historia, los más antiguos se remontan a las definiciones de Hecló y Wildavsky en los años 1974, el cual decía que la política pública es una acción gubernamental dirigida hacia el logro de objetivos fuera de ella misma. Mientras que un concepto más contemporáneo acerca de lo que es una política pública, nos lo explica Hogwood en el año de 1984 que una política pública, es preciso que en un cierto grado haya sido producida al interior de un marco de procedimientos, de influencias y de organizaciones gubernamentales y el colombiano Vargas Velásquez dice que las políticas públicas son el conjunto de sucesivas iniciativas, decisiones y acciones del régimen político frente a situaciones socialmente problemáticas y que buscan la resolución o llevarlas a niveles manejables.

En base a las definiciones anteriores, podemos rescatar que para el concepto de política pública, son indispensables dos actores, por un lado las instituciones u organizaciones gubernamentales que tiene la obligación de orientar el debido comportamiento de los actores individuales o colectivos, que serían los segundos actores, de alguna situación captada como problemática. Es decir, la acción gubernamental se desarrolla para y a través de los actores sociales.

*“En resumen, el análisis de las políticas públicas consiste en examinar una serie de objetivos, de medios y de acciones definidos por el Estado para transformar parcial o totalmente la sociedad, así como sus resultados y efectos, pero es claro que la política pública existe solo en la medida en que señala su campo de acción”*(Roth Deubel, 2002). Es decir, que las políticas públicas no existen por sí

mismas, sino, por medio de una construcción social y de una construcción de un objeto de investigación.

Por otra parte, es de suma importancia realizar la siguiente pregunta, ¿Cómo y cuándo sabemos que es necesario realizar alguna política pública? Esto sucede cuando el estado detecta un comportamiento inadecuado y muy repetitivo en la sociedad que empieza a generar un problema dentro de la misma, es ahí cuando merece su atención y termina con la evaluación de los resultados de las acciones para eliminar o disminuir el grado del problema.

Además, las políticas públicas se deben establecer dentro de un mismo marco que abarque el bien común para la comunidad sin distinción alguna en cuanto a ideologías y partidismos, con la decisión de que deben ser tomadas en presencia de los intereses privados con vocación de servicio, altamente transparente y con responsabilidad.

#### 1.1.1 Clasificación de Lowi

Existen instrumentos para recolectar, organizar y clasificar datos específicos de los objetos de análisis para poder reducir la realidad, a través de un filtro conceptual, de sus diversas categorías observables y conceptuales, y así lograr explicar datos sobre políticas públicas.

*“Dentro de la caja de herramientas, se encuentran a dispositivos de los politólogos y otros estudiosos varias como por ejemplo: las tipologías- particularmente la tipología de Lowi- las distinciones entre instrumentos de intervención del Estado, los programas de políticas públicas y; finalmente, la más conocida de las herramientas, el ciclo de política o policy cycle”*(Roth Deubel, 2002).

Las tipologías ayudan a reducir la complejidad de las acciones públicas para poder tener un mejor análisis en la comparación del marco nacional e internacional, y la mayoría de estas se basan en la famosa tipología de Lowi, el cual distingue cuatro tipo de políticas:

- Política distributiva: se refiere cuando la coerción se ejerce directamente sobre el comportamiento de los individuos y al mismo tiempo es indirecta.

Por ejemplo, se puede hacer referencia a las políticas de prestación de servicios individuales tales como una autorización para construir, pues es el Estado el que distribuye individualmente un derecho.

- Política constitutiva: se refiere cuando la coerción ocurre en el entorno de comportamiento individual y es directa. Por ejemplo, las reglamentaciones que afectan el funcionamiento del sistema político, administrativo o la distribución del poder.
- Política reglamentaria: se refiere cuando la coerción ejercida por la política actúa directamente sobre los individuos y su efecto es inmediato. Por ejemplo, el código de tránsito o las del orden público con el objetivo de regir el comportamiento de los individuos bajo sanciones.
- Política redistributiva: se refiere cuando la coerción actúa sobre el entorno del comportamiento individual y el efecto es directo. Por ejemplo, es el caso de las políticas de redistribución de los ingresos de un grupo social hacia otro, como las políticas de jubilación.

A pesar de que exista una clasificación, sencilla y fácil de comprender, de tipologías de Lowi, aún resulta complicado entender la parte operativa, pues resulta complicado entender si una política pertenece a tal o cual categoría debido a sus diversos contenidos, es por ello que Oslack (1986) desarrollo una aplicación a partir de la tipología de Lowi para entender con mayor claridad los regímenes políticos, a partir de la dependencia que existe entre el tipo de régimen establecido y el tipo de orientación política, es decir, los regímenes autoritarios burocráticos prefieren las políticas de tipo reglamentario y de infraestructura, mientras los regímenes democráticos liberales optan por las políticas redistributivas y los regímenes neopatrimoniales eligen las políticas distributivas y simbólicas.

## 1.2 Construcción de los problemas públicos y la formulación de decisiones

Tratar el problema público consiste en entender por qué la autoridad pública, administrativa o el mismo Estado, está interesado en intervenir y tratar algún tema específico. En esta etapa se pueden distinguir dos elementos principales que se articulan entre sí: la construcción del problema social como problema que necesita una intervención pública y su inscripción en la agenda política.

*“El termino agenda se utiliza para indicar el conjunto de problemas percibidos que necesitan un debate público, o incluso la intervención (activa) de las autoridades públicas legítimas”* (Roth, 2009). Pero no todos los problemas públicos terminan siendo parte de la agenda, es por ello que existen mecanismos de exclusión y condiciones que son definidas por el analista.

Se identifican diferente tipos de agenda según las instituciones, por ejemplo, la agenda gubernamental, la agenda legislativa, la agenda administrativa, la agenda formal e informal, pero para el presente trabajo es importante distinguir entre agenda coyuntural y agenda institucional. La *agenda coyuntural* es aquella que hace referencia a temas que surgen de manera espontánea en donde las autoridades públicas no están preparadas, mientras que la *agenda institucional* es la que trata temas que regresan de manera constante y ya han sido trabajados.

Lenoir distingue que existen tres etapas para la construcción de problemas. Primero se necesita observar que haya una transformación social que afecte de manera diferenciada a los grupos sociales, porque de esta forma se generara tensión de alguna situación “anormal” o problemática. Esta tensión inicialmente vivida como problema privado, tendrá que transformarse en un problema social, lo cual constituye a la segunda etapa. Durante la segunda etapa es necesario que grupos sociales tengan la capacidad de llevar la vocería del problema para que se vuelva “problema público”. Al definir el problema, se obliga a buscar las posibles soluciones. Por último, una vez definido el problema social, se debe buscar su institucionalización, es decir, la intervención de los actores públicos que se traduce en leyes y reglamentos.

#### 1.2.1 Definición del problema

La definición del problema, es una tarea que en particular debe ser llevada por la administración pública, las universidades y los centros de investigación, con el objetivo de recopilar información que sirva para conocer mejor el problema antes de que se tomen decisiones.

*“Un esquema analítico sencilla en forma de preguntas, puede ayudar a cuestionar la realidad del problema en sus dimensiones más pertinentes pala el analista. La*

*definición del problema consiste entonces en determina la naturaleza, las causas, la duración, la dinámica, los afectados y las consecuencias posibles del problema”* (Roth, 2009)

Para esto, Andre Noel nos propone el siguiente esquema para cuestionar la realidad del problema en forma de preguntas:

*La naturaleza.* ¿En qué consiste el problema?

*Las causas.* ¿En qué condiciones surgió el problema y cuáles son sus causas?  
¿La normatividad existente sobre el tema genera problema?

*La duración.* ¿El problema es duradero o pasajero?

*La dinámica.* ¿Es posible observar una evolución del problema (ciclos, regularidades, agravación)?

*Los afectados.* ¿Quiénes son los afectados por el problema y de qué modo lo están (directa o indirectamente)?

*Las consecuencias.* Si no se interviene, ¿Qué sucedería a los afectados y los demás?

El responder las preguntas anteriores ayuda a tener una mayor claridad del problema, facilita la identificación de los actores implicados, además de ayudar a detectar las interacciones entre los distintos actores y elementos del problema, para posteriormente realizar encuestas estadísticas o sondeos según sea el caso.

### 1.2.2 Formulación de decisiones

Para formular las decisiones, el gobierno debe de fijar prioridades, metas y objetivos pues es el responsable de tomar decisiones, pero actores políticos, administrativos, sociales, económicos, científicos, morales, etc., van a influir sobre el proceso de decisión a partir de sus intereses materiales e ideológicos.

El proceso de decisión tiene dos etapas fundamentales: la *formulación* de soluciones y la *legitimidad* de una solución, en donde los actores políticos lucharán entre sí en defensa de sus intereses materiales e ideológicos. “*Idealmente durante esta etapa de formulación se establece un proceso de análisis del problema, de búsqueda y de indagación acerca de las consecuencias posibles de tal o cual solución*” (Roth, 2009).

Mediante el proceso de selección la cantidad de escenarios se va reduciendo hasta quedar solo una que se define como la más factible. El proceso de selección *“es el resultado de la actividad política en la cual los actores entran en conflicto, amenazan, buscan aliados, chantajean, negocian acuerdos, juegan con sus capacidades comunicativas, de propaganda, de movilización, de información, etc. El tiempo puede ser un aliado o un enemigo según los intereses u objetivos de cada actor”* (Roth, 2009).

Una vez terminado el proceso de decisión, ya sea el parlamento, alcalde, gobernador, ministro o presidente, es el que debe tomar la decisión por medio del voto o firma, este acto de simbolismo es el acto de *legitimidad* que se atribuye a la toma de decisión de una fuerza particular. De esta forma, se crea una nueva norma oficial.

*“Para hacer frente a las presiones y exigencias de los actores y limitar así el riesgo de que las decisiones y las políticas caigan en el empirismo, subjetivismo y la incoherencia, el Estado se esfuerza por racionalizar sus mecanismos y procesos de elección y de decisión. Busca el perfeccionamiento de las herramientas y de elaboración de decisiones para ayudar en la toma de decisión”* (Roth, 2009).

Como segundo momento, consiste en *ponderar* los distintos objetivos que pretenden facilitar el objetivo mediante el proceso de concreción sucesiva, que determina los efectos esperados y los indicadores para tener en cuenta el grado de realización de la meta.

### 1.2.3 La toma de decisión y sus modelos

Hasta este punto podemos afirmar que para tomar una decisión, tiene que existir un problema, después de deben de determinar sus objetivos o metas, posteriormente analizar todas las soluciones o escenarios posibles, y finalmente recapitulando toda la información, se debe elegir la solución y los medios más adecuados. *“Este modelo de decisión corresponde a la visión taylorista y positivista de que siempre existe una solución superior a otras que se puede encontrar a través de un proceso de estudio científico”* (Roth, 2009). Sin embargo, existen otros modelos que ayudan al proceso de decisión.

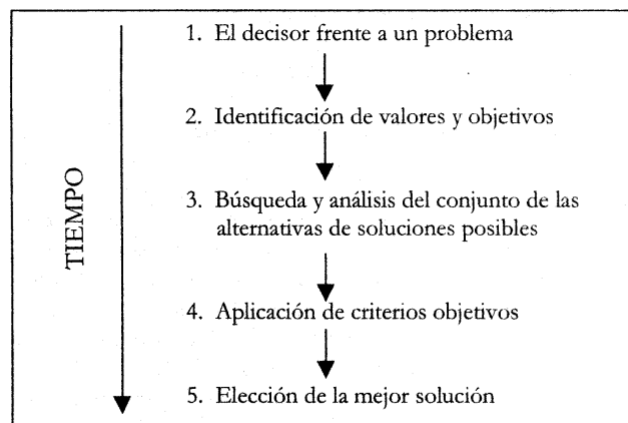
El modelo de la decisión racional en absoluto está compuesta por cinco etapas

El modelo de racionalidad absoluta consiste en que toda la información y el conocimiento recopilado junto con las alternativas deben ser completos, así los valores y objetivos de los decisores serán claros y que la decisión que se tome sea lo más conforme posible a sus valores.

El modelo se conforma de cinco etapas: definición del problema, identificación de valores y objetivos, análisis de las alternativas de soluciones, aplicación de criterios y toma de decisión. Si se aplican estas cinco fases de manera adecuada, el modelo asegura la mejor toma de decisión.

*“Si bien es claro que este modelo de decisión satisface la razón, tiene la dificultad de ser poco realista. En efecto, los postulados necesarios para su aplicación rara vez coinciden, por no decir nunca. Es una visión ideal y normativa del proceso de toma de decisión”* (Roth, 2009).

**Figura 1** Modelo de la decisión racional en absoluto



Fuente: (Roth, 2009)

#### Modelo de racionalidad limitada

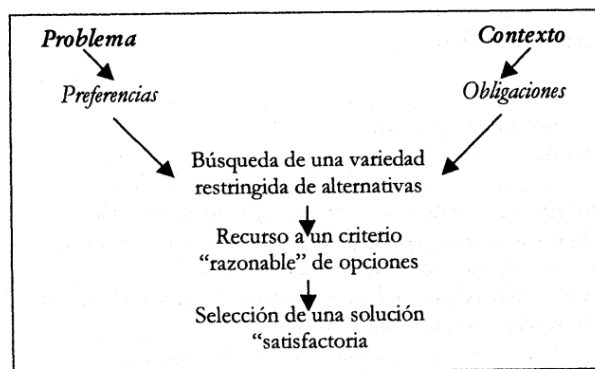
El modelo de racionalidad limitada fue propuesto por H. Simón en 1983. Principalmente hace crítica al modelo anterior (modelo de la decisión racional en absoluto) porque demostró que nunca puede ser completa la información tanto



acerca del problema como de las alternativas de las soluciones posibles (porque quien la posee puede que no la quiera transmitir) pues además de ser casi imposible, posee un costo de tiempo y dinero, recursos que son limitados. Como segundo argumento, menciona que la capacidad intelectual del decisor y sus asesores puede ser variable y esto puede provocar que algunas soluciones validas se descarten porque no corresponden a sus valores o porque no se perciben. También que *“porque los criterios para apreciar y diferenciar las cualidades y las consecuencias de las soluciones, sus respectivas ventajas y desventajas, son pocos y generalmente tienen un grado de validez y de consenso en todas las áreas de aplicación”* (Roth, 2009). Como cuarto argumento menciona que los objetivos del decisor pueden no estar totalmente esclarecidos y como último, el tiempo para tomar una decisión tiene un límite que no puede corresponder al tiempo para recoger toda la información que existe y realizar todas las investigaciones.

Una vez mencionado lo anterior, Simon (1983) concluye que *“el decisor nunca toma una decisión siguiendo la lógica racional de manera absoluta. Las limitaciones en la toma de decisión racional hacen que el decisor adhiera a la primera solución que le parece más satisfactoria”* (Roth, 2009). Es decir, no significa que el decisor elija la mejor opción, solo intenta evitar lo peor, jerarquizando los escenarios posibles según su propia intuición y razón, el juicio razonable por encima de la razón pura.

**Figura 2** Esquema del modelo de la racionalidad limitada



Fuente: (Roth, 2009)

### El modelo incremental o de ajustes marginales

El modelo incremental o de ajustes marginales fue propuesto por Charles Lindblom, quien demuestra que ningún administrador puede el método racional, porque considera que es complicado ponerse de acuerdo sobre los valores y objetivos de una política con todos los actores que intervienen en el proceso de decisión, más bien se aplica el método instintivo de comparación entre soluciones empíricas. En otras palabras, ya no se trata de suponer la solución, sino de aprender la realidad empírica.

Con Lindblom, se pasa de una racionalidad “*a priori*”, donde se escoge antes de actuar, a una racionalidad “*a posteriori*”, donde la racionalidad surge de la práctica política. En otras palabras, el modelo hace referencia a la idea de la mano invisible de Adam Smit el cual dice que es inútil e imposible buscar de manera racional y voluntaria el bien público, pues el mercado (en el caso político) encuentra su mejor ajuste al dejarlo actuar por sí mismo.

### 1.3 Evaluación de las políticas públicas

Si viviéramos en una sociedad cuyo funcionamiento se basa en la perfección de las administraciones públicas, no habría necesidad alguna de efectuar evaluaciones cada cierto tiempo, pues se habría seleccionado la mejor alternativa posible y se sabría cuál sería el resultado, pero la sociedad no funciona de esa forma, pues existen muchas incertidumbres acerca de lo que va a ocurrir, es por ello necesario pasar por la etapa de evaluación para verificar si la decisión tomada ha tenido frutos y en qué medida.

El proceso de evaluación corresponde a la última etapa del proceso de lo que sería una política pública y de la misma manera también sería la primera por ser un estado cíclico. *“El análisis de los resultados conduce a una revisión del estado del problema que puede dar lugar a una nueva política, a la continuación de la existente o a la determinación de la misma. La situación más común tras la*

*evaluación, es la introducción de variaciones en la política existente o la sucesión de esta por otra más adecuada al nuevo estado del problema” (Vargas A. , 2007)*

Existen preguntas que nos ayudan a evaluar los resultados para saber si una política ha sido exitosa o no, una de ellas puede ser ¿en qué medida se lograron los objetivos propuestos por la ley? Las preguntas suelen ser respondidas por los mismos ciudadanos, políticos y medios de comunicación y su respuesta puede ser tanto objetiva como subjetiva.

La fase de evaluación permite opinar de manera objetiva, y con menos grado de subjetividad, acerca de las consecuencias de las acciones públicas a partir de la decisión que creyeron más favorable para erradicar la problemática de manera estratégica. Su importancia es mayor no solo cuando los gobiernos se preocupan por implantar los resultados de decisión en la legitimidad, sino, también en los resultados.

El presidente francés Fracois Mitterrand mencionaba que la evaluación representa un progreso democrático y posibilita mayor eficiencia en el Estado, además de que alimenta el debate democrático para favorecer las prácticas pluralistas. Porque como mencionamos anteriormente, es este punto en donde los actores públicos, instituciones y la sociedad pueden opinar acerca de los resultados que ha tenido el Estado y para que un sistema se haga llamar “democrático”, el gobierno debe rendir cuenta de sus actos, explicar sus decisiones a los ciudadanos, presentar los logros alcanzados, dentro de un periodo, en las distintas áreas y legitimizar con resultados.

El Estado intervencionista o de bienestar del siglo XX, se reprimió por el rezago de sus objetivos, pues no fueron lo más claro posible a pesar de sus grandes esfuerzos, situación que se evidencio en sus políticas sociales. Esta situación seria la gota que derramo el vaso para introducir en el sector publico las técnicas de gestión utilizadas en las empresas privadas, Esto ocurrió durante los años setenta en los países industrializados como Estados Unidos y Europa Occidental.

*“La introducción de esta nueva técnica de gestión en el sector público significo un verdadero cambio de enfoque, un nuevo modo de pensar al labor administrativa. El enfoque tradicional de la legitimidad de la acción pública, fundamentada en el respeto de las reglas y procedimientos jurídicos, tiene a ser desplazado por una legitimidad de la acción pública en el logro de resultados” (Roth, 2009).*

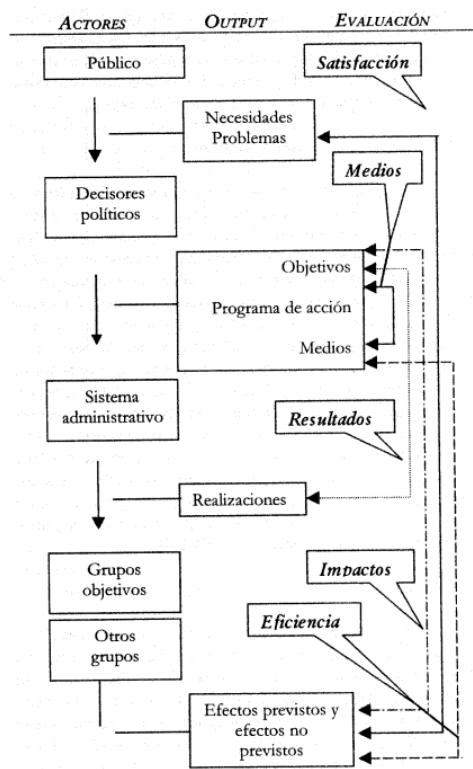
Sin embargo, la evaluación de las políticas públicas no solo se basa en su legitimación en las deficiencias del Estado, sino, también en tener la suficiente consciencia acerca de que los problemas que busca resolver por medio de sus acciones públicas, son más complejos e inciertos en cuanto a medios, resultados y efectos.

Entonces la actividad de evaluación permite al Estado y sus actores, como a la sociedad misma, disponer de la información acerca de las consecuencias de las decisiones y acciones que se tomaron en cuenta para solucionar la problemática. Además, es importante mencionar que un Estado responsable no puede tomar decisiones sin contar con el interés de las consecuencias que conllevan a corto y largo plazo.

#### 1.3.1 Niveles de evaluación

Existen diversas modalidades para medir los niveles de concebir una evaluación. La que se menciona a continuación es corresponde a Nioche (1982), quien propone cinco niveles de evaluación: evaluación a nivel de medios, evaluación de resultados, evaluación de impactos, evaluación de eficiencia y evaluación de satisfacción.

**Figura 3 Niveles de evaluación**



Fuente: Nioche, 1982. Adaptación A. Roth

- a) *Evaluación a nivel de medios:* trata de verificar si los medios que se utilizaron para la toma de decisión han sido puestos a disposición en el espacio y tiempo que se indicaron y si se han utilizado. La deficiencia consiste en que no dicen nada sobre las consecuencias de la acción pública ni sobre el proceso de implementación.
- b) *Evaluación a nivel de resultados:* esta evaluación pretende responder a la pregunta ¿logro el programa público alcanzar los objetivos fijados?,

además de que utiliza el análisis comparativo entre las acciones públicas con los objetivos previstos. *“La evaluación a nivel de resultados mide los efectos inmediatos alcanzados por la entidad de ejecución a través de indicadores generalmente cuantitativos que dan cuenta de su actividad productiva. Su evaluación es la base de los informes de actividades y en muchos casos se complementa en una evaluación a nivel de impactos”* (Roth, 2009).

- c) *Evaluación a nivel de impactos*: a comparación de la evaluación a nivel de resultados, este considera datos más cualitativos para determinar los efectos previstos y no previstos en el entorno social y económico. Este tipo de evaluación utiliza modelos como el *Delphi* o el *Análisis multicriterios*, además de que una de sus debilidades radica en que no toma en cuenta las dificultades que ocurren durante la implementación
- d) *Evaluación a nivel de eficiencia*: básicamente consiste en relacionar los efectos obtenidos durante todo el proceso con los medios utilizados para determinar su grado de eficiencia y así obtener la descripción de los hechos ocurridos durante la implementación, aunque su deficiencia es que no explica porque se produjeron los hechos.
- e) *Evaluación a nivel de satisfacción*: consiste en responder a la pregunta ¿los efectos del programa han satisfecho las necesidades fundamentales? *“El interés en este tipo de evaluación, poco utilizada radica en el hecho de que los efectos de una política pueden, por ejemplo, no corresponder a los objetivos iniciales (efectos no previstos) pero satisfacer a la población”* (Roth, 2009)

## Conclusión

Podemos concluir que desde hace ya varias décadas diversos autores han contribuido para definir lo que sería una política pública, sin embargo, la mayoría de ellos coinciden en que los dos actores fundamentales son las instituciones que tienen la obligación de orientar el comportamiento de los medios individuales o colectivos de algún conflicto, es decir, la política pública funciona por medio de la construcción social, ya que gracias a la sociedad se crean conflictos donde la

autoridad tiene el interés de intervenir en ellos y administrarlas en una posible agenda como la gubernamental, legislativa, administrativa, formal o informal. Para ello es fundamental definir el problema gracias a una serie de preguntas para ayudar a cuestionar la realidad del problema y así mismo poder formular la mejor toma de decisión para la sociedad en base a distintos modelos que existen. La etapa final corresponde a la evaluación de las políticas públicas que consiste en la revisión del estado del problema a través de una serie de preguntas para que la respuesta tenga un grado mayor de objetividad y saber si la política ha sido exitosa o no.

## **CAPITULO II. Transporte público de la Ciudad de México**

### Introducción

La Ciudad de México es una de las principales entidades del país en las que se concentra el mayor número de personas y junto con el tema del desarrollo poblacional en la última década se ha convertido en una problemática prioritaria para la agenda política pues debe contemplar el tema de movilidad y transporte debido a su impacto social y económico en los últimos años. Es por ello que a través de los años, el gobierno de la Ciudad de México ha creado nuevas instituciones relacionadas en materia de movilidad y transporte para regular y atender los nuevos conflictos que van desde el ámbito de la inseguridad, la infraestructura, la planeación urbana, la desigualdad social, la protección ambiental, la vivienda y el crecimiento poblacional.

Estos organismos en general tienen como tarea principal, crear una red de transporte público eficiente y de calidad para los ciudadanos que viven en las distintas 16 alcaldías que conforman la Ciudad de México y así atender de manera eficaz las necesidades de la población para reducir los tiempos de traslado, mejorar las condiciones de viaje y su calidad de vida, de lo contrario, es decir, cuando se realiza una mala estrategia de conectividad entre los diferentes medios de transporte en grandes ciudades como la de nuestro país donde habitan millones de personas, los tiempos de traslado llegan alcanzar hasta las dos horas y el nivel de contaminación llega a niveles altamente perjudiciales para la salud de las personas, esto se puede traducir a una menor productividad, grandes pérdidas económicas y bajos niveles de bienestar social.



## 2.1 Sectores de movilidad en la Ciudad de México

Los sectores de movilidad de la Ciudad de México tienen el objetivo de mejorar la infraestructura del servicio de transporte público con la finalidad de aumentar las condiciones de accesibilidad de la ciudadanía ya que es un derecho, también deben de ayudar a disminuir los tiempos de traslado, mejorar las condiciones de viaje y realizar una red eficiente de conexión del transporte público.

Los sectores de movilidad de la Ciudad de México están integrados por:

- La Secretaría de Movilidad
- El Órgano Regulador del Transporte
- Servicio de Transporte Eléctrico
- El Sistema de Transporte Colectivo Metro
- La Red de Transporte de Pasajeros
- Metrobús
- Cablebús
- Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón

La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México es una dependencia gubernamental encargada de *“regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la presentación de los servicios públicos, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga en la Ciudad de México, conforme a lo establecido en la Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; así como también, a las necesidades de movilidad de la Ciudad, procurando la preservación del medio ambiente y la seguridad de los*

*usuarios del sistema de movilidad”* (Gobierno de la Ciudad de México, 2024). Con el objetivo de llevar un control regulatorio con base en la movilidad de la Ciudad de México que se verá reflejado en las políticas públicas y programas. Actualmente el secretario de movilidad de la Ciudad de México es Andrés Lajous Loaeza quien es un distinguido politólogo.

El Órgano Regulador del Transporte es una dependencia descentralizada de la Ciudad de México creada en el año del 2021 encargada de planear y supervisar el Servicio de Corredores Zonal de la Ciudad así como también de regular los servicios que presta dentro de los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) que es el espacio físico de la infraestructura urbana.

El Servicio de Transporte Eléctrico (STE) de la Ciudad de México es un organismo público descentralizado encargado de la administración y operación del sistema eléctrico, la operación de la gasolina para sus unidades de transporte y la construcción de estas, lleva a cabo la logística y la operación de nuevas líneas. Actualmente el director es Martín López Delgado quien es un ingeniero en transporte egresado del IPN. Al Sistema de Transporte Eléctrico lo compone el sistema del trolebús, el tren ligero y el cablebús.

El trolebús fue creado por Ernst Werner y tuvo su primera aparición en el año de 1882 en un suburbio de Berlín pero fue hasta el 9 de marzo de 1957 cuando se inauguró en la Ciudad de México la primera ruta comercial Tacuba- Calzada donde el costo del boleto era de 20 centavos.

Actualmente el trolebús de la Ciudad de México cuenta con 10 líneas con una extensión total de 125 kilómetros que recorren 283 estaciones, sin embargo, en el 2019 la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum Pardo, informó sobre la transferencia de 23 nuevas unidades procedentes de China, lo que significó el primer paso a la electro movilidad ya que estas nuevas unidades además de ser más eficientes, contaban con su propia batería.

La línea más actual e importante durante este periodo fue la construcción de la línea 10 del Trolebús Elevado que va desde la Calzada Ermita Iztapalapa de

Constitución 1917 hasta la Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM) unidad Iztapalapa, que cuenta con 7.6 kilómetros de longitud en las cuales se encuentran dos terminales y nueve estaciones recorridas por una flota de 26 unidades con capacidad de transportar aproximadamente a 70 mil personas al día. El inicio de esta obra comenzó en el año de 2020 pero fue hasta el 2022 que inició sus operaciones de manera formal donde se realizó una inversión pública de \$4 millones de pesos. El objetivo de esta construcción fue mejorar los tiempos de traslado de las personas y la disminución de la emisión de gases contaminantes y de efecto invernadero. En su segunda etapa se tiene planeado que la línea 10 del trolebús elevado llegue a la estación Mixcoac de la línea 7 del metro y a la estación de Santa Martha de la línea A del metro.

El Tren Ligero forma parte de la red del Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México (STE) y se inauguró el 1 de agosto de 1986 compuesta por 16 estaciones que va desde Tasqueña a Xochimilco con dos terminales y 20 trenes dobles acoplados con doble cabina con capacidad de transportar a 374 pasajeros por unidad y una extensión de 13,04 kilómetros. Este medio de transporte presta un servicio no contaminante para las alcaldías de Coyoacán, Tlalpan y Xochimilco.

Por otro lado, para el sistema de transporte del Tren Ligero, durante el periodo del 2019 al 2024, se realizó un mantenimiento mayor al sistema de vías. Está intervención permitió aumentar la velocidad de los trenes y disminuir los tiempos de traslado e incrementar la oferta de espacios ya que con ello se logró disminuir el tiempo de traslado en un 42%, de 44 a 36 minutos, además de incrementar la oferta del servicio en un 73%. Durante este período se realizó un inversión pública de \$757 millones de pesos con lo que se pudieron transportar a más de 110 mil personas cada día y también se pudo restablecer el servicio de toda la línea el día 11 de Enero del 2021.

El 19 de junio del 2005 se inauguró en la Ciudad de México el primer sistema de Autobuses de Tránsito Rápido (BRT) mejor conocido como Metrobús con tan solo 20 kilómetros sobre la Avenida Insurgentes que corría desde Indios Verdes hasta Doctor Gálvez con una flota de 80 unidades con el objetivo de reducir hasta un

50% los tiempos de traslado de las personas. Hoy en día el Metrobús es un medio de transporte público utilizado por la mayoría de las personas que buscan trasladarse de un lugar a otro, también está basado en autobuses de capacidad y tecnología moderna para garantizar un servicio rápido y eficaz con sistema de pago automatizado. Actualmente la titular de este organismo es María del Rosario Castro Escorcía y la cobertura actual de este sistema de transporte público está conformado por 7 líneas con una extensión de 125 kilómetros que brinda servicio aproximadamente a 950 mil personas al día.

Durante su cuarto informe de gobierno 2021 y 2022 de la Secretaría de Movilidad informó que para la ampliación de la línea 3 del Metrobús puesto en marcha en marzo del 2021 con un total de 3.6 kilómetros se utilizó una inversión pública de \$366.42 millones lo que favoreció a más de 150 mil personas. Para la ampliación de la línea 4 del mismo sistema de transporte puesto en marcha en marzo del 2022 con un total de 10 kilómetros se utilizó una inversión pública total de \$141.5 millones lo que favoreció aproximadamente a 24 mil personas y finalmente para la ampliación de la línea 5 del Metrobús del tramo de la estación San Lázaro hasta la terminal Preparatoria No. 1 puesta en marcha en mayo del 2021 con una adición de 18.5 kilómetros de longitud dando un total de 28.5 kilómetros y 52 estaciones beneficio a más de 250 mil personas al día.

Con la finalidad de seguir impulsando la movilidad sustentable en la Ciudad de México, en febrero del 2010 se inauguraron las primeras 85 estaciones con 1,114 bicicletas en seis colonias de la alcaldía Cuauhtémoc para el nuevo sistema de transporte ECOBICI. Para el año 2023 este sistema de transporte sustentable opera con 480 estaciones en las alcaldías Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Azcapotzalco, Álvaro Obregón y Coyoacán con el principal objetivo de transportar a las personas de manera rápida, segura, confiable, cuidando al medio ambiente y de manera accesible. De acuerdo con una encuesta del 2020 el 24% de los usuarios que utilizan este medio son mujeres, el 11% son personas de 55 años o más y la mayoría de los usuarios que utilizan ECOBICI son personas jóvenes.

Para el medio de transporte el Cableblús, se realizó una inversión pública de \$2,925.5 millones de pesos para la línea 1 la cual está conformada por seis estaciones que va de Indios Verdes a Cuauhtepac con una distancia total de 9.2 kilómetros que está conectada con línea tres del STC metro y las líneas 1 y 7 del Metrobús que fue inaugurada en julio del 2021 y que actualmente realiza aproximadamente 50 mil viajes todos los días. Mientras que para la línea dos del mismo sistema de transporte se utilizó una inversión pública de \$3,183 millones de pesos la cual está conformada por siete estaciones que corre del metro Constitución de 1917 al metro Santa Martha con una distancia total de 10.6 kilómetros que está conectada con las líneas 8 y A del STC metro y la línea 10 del Trolebús Elevado y fue inaugurada en agosto del 2021 donde realiza aproximadamente 75 mil viajes diarios.

El Sistema de Transporte Colectivo metro comenzó su construcción en el año de 1967 pero se inauguró hasta el 4 de Septiembre de 1969 por el Presidente Gustavo Díaz Ordaz con el objetivo de modernizar una nueva red de comunicaciones y la expansión del equipo que se utilizaba en la infraestructura para elevar la calidad y diversidad de los servicios tecnológicos digitales y de seguridad a favor de dar respuesta a los ciudadanos cuando requieran servicios de emergencia

El STC metro actualmente tiene 54 años brindando servicio de transporte público a pasajeros de manera segura y de calidad en la Ciudad de México y una pequeña parte del Estado de México (EDOMEX), además esta red de comunicaciones y transporte está compuesta por 12 líneas con 195 estaciones en total, una extensión de 226 kilómetros y 390 vagones distribuidos entre todas sus líneas y su director general es el ingeniero Guillermo Calderón Aguilera.

**Tabla 1** *Distribución de las estaciones del metro en la Ciudad de México y en el Estado de México*

Delegación o Municipio	No. de Estaciones
Delegación Álvaro Obregón	3
Delegación Azcapotzalco	10
Delegación Benito Juárez	20
Delegación Coyoacán	6
Delegación Cuauhtémoc	42
Delegación Gustavo A. Madero	25
Delegación Iztacalco	10
Delegación Iztapalapa	19
Delegación Miguel Hidalgo	15
Delegación Venustiano Carranza	27
Delegación Tláhuac	7
Municipio de Ecatepec	5
Municipio de Los Reyes La Paz	2
Municipio de Naucalpan	1
Municipio de Nezahualcóyotl	3
<b>TOTAL</b>	<b>195</b>

Fuente: (Gobierno de la Ciudad de México, 2017)

Durante el periodo del 2019 al 2024 el Gobierno de la Ciudad de México realizó una inversión pública de \$9, 876.23 millones de pesos para la adquisición de vagones nuevos, escaleras electromecánicas, sistema de ventilación, adquisición de terrenos para la ampliación de la línea 12, la renovación de estaciones, mejora de alumbrado, equipamientos de trenes y sistemas de video vigilancias, pero una de las inversiones más importantes fue la modernización del sistema de suministro de energía eléctrica, la construcción de las galerías subterráneas y la renovación de las instalaciones, estaciones de correspondencia, techumbres, pasarelas, obras de mitigación de lluvias y la renovación de las taquillas de las líneas 1,2 y 3 en el año 2020 y 2021 con una inversión de \$360 millones.

La Red de Transporte de Pasajeros es una prestación del servicio público por parte del gobierno de la Ciudad de México para satisfacer las necesidades de la población de manera obligatoria, regular, continúa, uniforme y segura pero con el principal objetivo de atender preferentemente a las clases populares que es un sector de hombres y mujeres pertenecientes al pequeño mundo del trabajo y de la

producción de los sectores letrados, así como también crear la conexión con otros sistemas de transporte bajo los principios de seguridad, confort y calidad. Este sistema de transporte inició operaciones el 1 de marzo del 2000 con 2,600 trabajadores en 860 unidades de transporte distribuido en las 75 rutas, 7 módulos operativos y 3 talleres especializados donde actualmente el titular del RTP es Sergio Benito Osorio Romero.

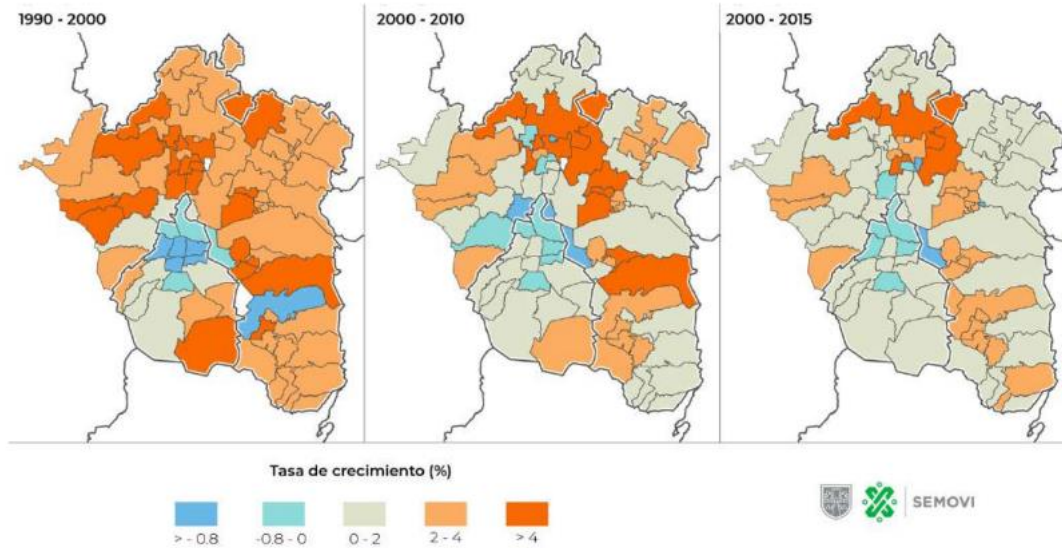
En el año 2020 la jefa de Gobierno de la Ciudad de México, Claudia Sheinbaum Pardo, puso en marcha 87 unidades nuevas de última generación Euro VI del RTP para la flotilla Leona Vicario y Emiliano Zapata, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad sustentable donde se realizó una inversión pública de \$461.6 millones de pesos.

En el cuarto informe de gobierno 2021-2022 de la Secretaría de Movilidad informó que hasta la fecha se han incorporado 10 nuevas rutas de transporte dando como resultado 104 rutas en total en las diferentes alcaldías de la Ciudad de México y para el periodo del 2019 al 2022 se adquirieron 467 unidades nuevas lo que constituye el 58% de la meta de las 800 nuevas unidades que prometieron al finalizar el 2024.

## 2.2 Problemáticas acerca del transporte público de la Ciudad de México

La Ciudad de México forma parte como la segunda entidad más poblada del país por debajo del Estado de México, con más de 9 millones de habitantes en las 16 alcaldías según una encuesta realizada por Statista Research Department en el año 2023. El crecimiento acelerado de la población en dicha entidad se debe a la concentración de empleos y servicios, por ello surge el aumento constante de las necesidades en materia de movilidad y transporte junto con el fortalecimiento de una red de transporte público de calidad que facilite la conexión entre las distintas zonas de la capital.

**Figura 1** *Tasa de crecimiento anual por alcaldía y municipio de la Ciudad de México*



Fuente: (Gobierno de la Ciudad de México, 2020-2024)

*“La propia estructura urbana de la Ciudad de México refleja una oferta de empleos y servicios en las alcaldías Miguel Hidalgo, Benito Juárez, Cuauhtémoc y Coyoacán, que atraen a diario viajes de carácter metropolitano. Al día se estiman 34,565,491 viajes metropolitanos, de los cuales 22.5% son entre la Ciudad de México y sus municipios conurbados. Estos largos viajes son un reflejo de la distribución inequitativa en el acceso a oportunidades y servicios de la ciudad, lo cual se refleja en desigualdades sociales”* (Gobierno de la Ciudad de México, 2020-2024).

Las alcaldías de la Ciudad de México se pueden clasificar por tres contornos, los cuales son los siguientes:

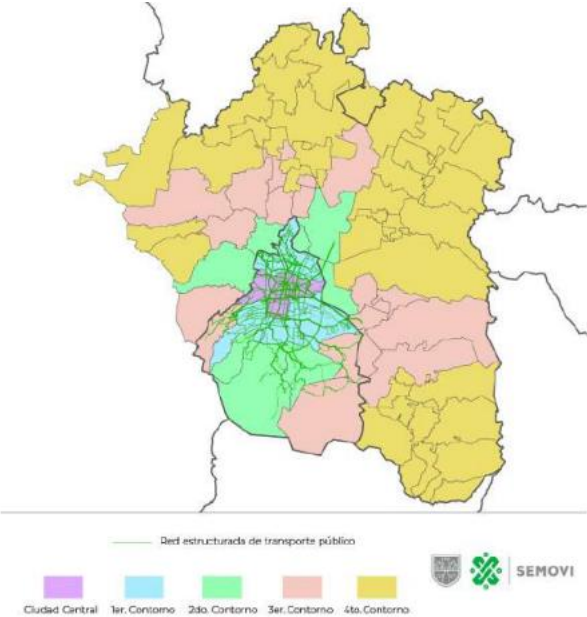
- Primer contorno: Coyoacán, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Álvaro Obregón
- Segundo contorno: La Magdalena Contreras, Tlalpan, Xochimilco
- Tercer contorno: Cuajimalpa de Morelos, Milpa Alta, Tláhuac
- Cuarto contorno: el resto de las alcaldías

Esta clasificación sirve para visualizar y analizar las dimensiones y espacios de la inequidad que se ha presentado en el crecimiento de la zona metropolitana. Las personas que viven en el primer contorno gozan de diversas opciones para elegir



su modo de transporte, mientras que las personas que residen en los demás contornos cuentan con opciones limitadas.

**Figura 2** Contornos metropolitanos y red integrada de transporte



Fuente: Elaboración propia con datos de Delgado, J. (1998) y SEMOVI (2020).

Fuente: (Gobierno de la Ciudad de México, 2020-2024)

Gran parte de la población que vive fuera o a los alrededores de la zona central de la Ciudad de México que en su mayoría son personas de ingresos medios y bajos, sufren de un sistema de transporte de baja calidad y formalidad, es por ello que los tiempos y costos de traslado aumentan y la calidad de vida tiende a empeorar, es por ello que los medios de transporte como el Cablebús resulta ser una alternativa viable para maximizar la conectividad con el resto de la red del transporte masivo gracias a su menor costo y a que permite superar barreras naturales como cerros y barrancas.

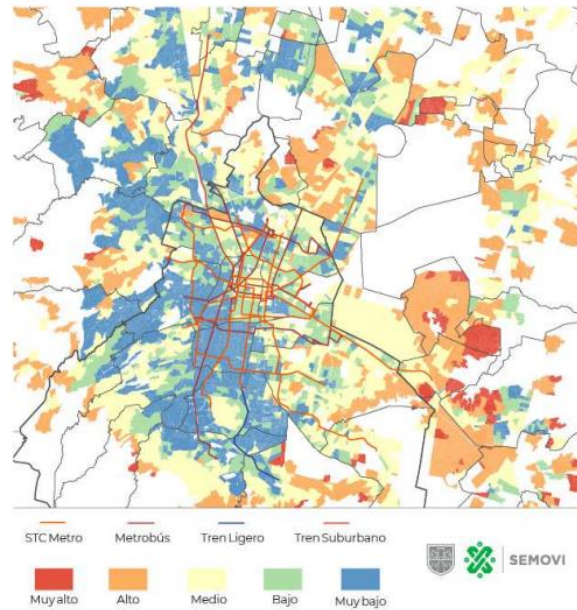
### 2.3 Tiempos de traslado en el transporte público

*“La Encuesta Origen-Destino (EOD) es la principal fuente de información referente a cómo nos movemos en la ciudad y la zona metropolitana. Permite caracterizar los patrones de desplazamientos cotidianos y, especialmente, comprender los tiempos de traslado en la ciudad. Estos patrones temporales se construyen principalmente a partir de la oferta de infraestructura y servicios de transporte, así como de las preferencias individuales incluyendo la percepción de seguridad, el costo del transporte y el tiempo disponible para hacer un recorrido”* (Gobierno de la Ciudad de México, 2020-2024). También estos patrones temporales de traslado permiten analizar los problemas de desigualdad como el derecho a moverse por la ciudad, pues las personas con discapacidad, las personas de tercera edad, la infancia, las mujeres y personas con vulnerabilidad económica son las principales personas que enfrentan complicaciones para trasladarse con seguridad y dignidad cuando debería ser lo contrario.

El principal indicador de desigualdad está relacionado con el tiempo y dinero invertido en los viajes, pues lamentablemente la red de transporte público de la Ciudad de México es insuficiente, pues no logra cubrir de manera equitativa todas las zonas de la capital, además de que su operación no es funcional en su totalidad pues varias unidades de transporte se encuentran inactivas por falta de mantenimiento, esto ocasiona un mayor gasto económico e inversión en los tiempos de traslado, por lo tanto, un rezago social. Es por ello que es importante

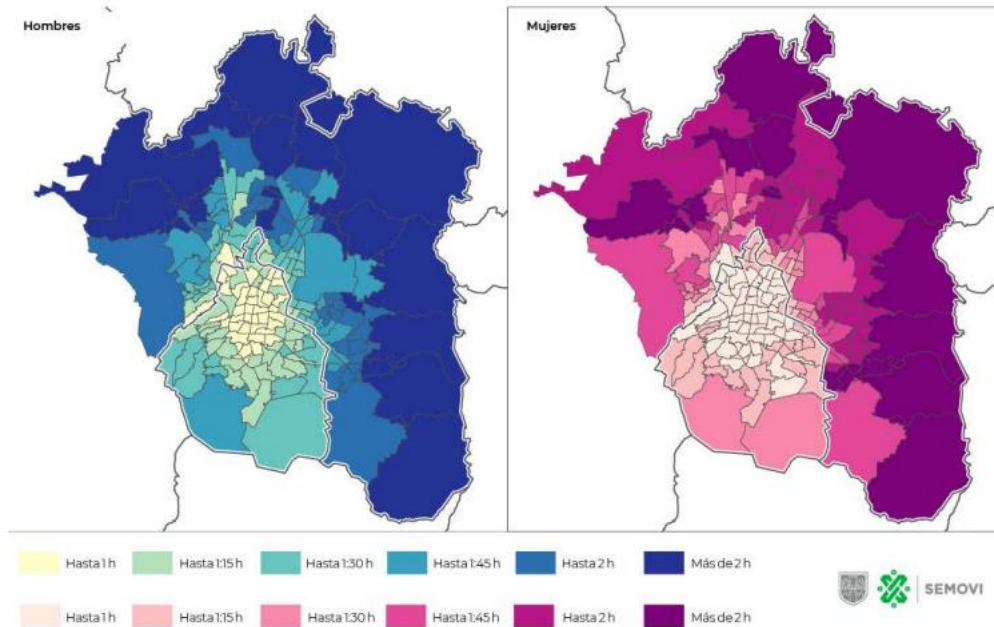
replantear la distribución de los espacios y cobertura para el sistema de transporte público.

**Figura 3** *Grado de marginación urbana (GMU) e infraestructura de transporte público masivo*



Fuente: (Gobierno de la Ciudad de México, 2020)

**Figura 4** *Tiempos de traslado por género con origen o destino a la Ciudad de México*



Fuente: (Gobierno de la Ciudad de México, 2020-2024)

*“A nivel metropolitano destaca que quienes viven en la Ciudad Central, aun considerando las facilidades y cercanía a la infraestructura de transporte, invierten en promedio al menos 55 minutos por traslado. Estas cifras se pueden relacionar con la frecuencia del transporte público, así como con la disminución de velocidades de circulación del transporte en superficie” (Gobierno de la Ciudad de México, 2020-2024).*

**Tabla 2** *Tiempos de traslado en la zona metropolitana*

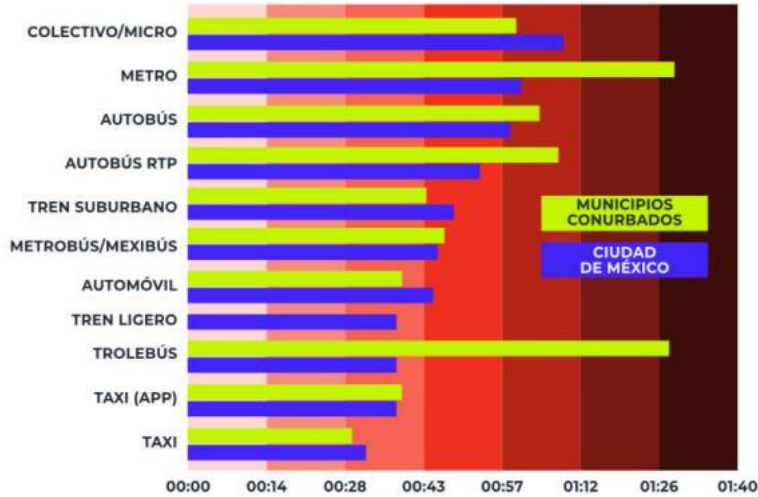
		CONTORNO DE DESTINO				
		CIUDAD CENTRAL	PRIMER CONTORNO	SEGUNDO CONTORNO	TERCER CONTORNO	CUARTO CONTORNO
CONTORNO DE ORIGEN	CIUDAD CENTRAL	37	51	64	75	87
	PRIMER CONTORNO	65	42	65	76	103
	SEGUNDO CONTORNO	83	71	38	71	84
	TERCER CONTORNO	103	94	73	35	59
	CUARTO CONTORNO	122	115	79	60	27

Fuente: (Gobierno de la Ciudad de México, 2020-2024)

Con base a la información anterior podemos descifrar que los municipios conurbanos invierten hasta el triple de tiempo y más recursos económicos en sus viajes que las personas que viven en la zona central de la capital, pues sus actividades laborales, estudiantiles, etc., comienzan desde altas horas de la madrugada.

*“Bajo el entendido de que al día se realizan como mínimo dos viajes, una persona que vive y trabaja en la Ciudad de México invierte al menos 82 minutos al día en transportarse; mientras que una persona que vive en la Ciudad de México y que trabaja en la zona conurbada o a la inversa, invierte al menos 175 minutos al día”* (Gobierno de la Ciudad de México, 2020-2024), sin embargo, estos datos se han modificado durante el tiempo, pues en comparación del 2007 con el 2017 los viajes al interior de la ciudad han aumentado 5 minutos y los viajes hacia la zona conurbana han aumentado 3 minutos. A pesar de que los tiempos de traslado hayan aumentado de manera ligera, impactan de manera agresiva a la calidad del viaje y a la calidad de vida en las personas.

**Gráfica 1** *Tiempos de traslado en los municipios conurbanos y en la Ciudad de México durante el 2017*



Fuente: (Gobierno de la Ciudad de México, 2020)

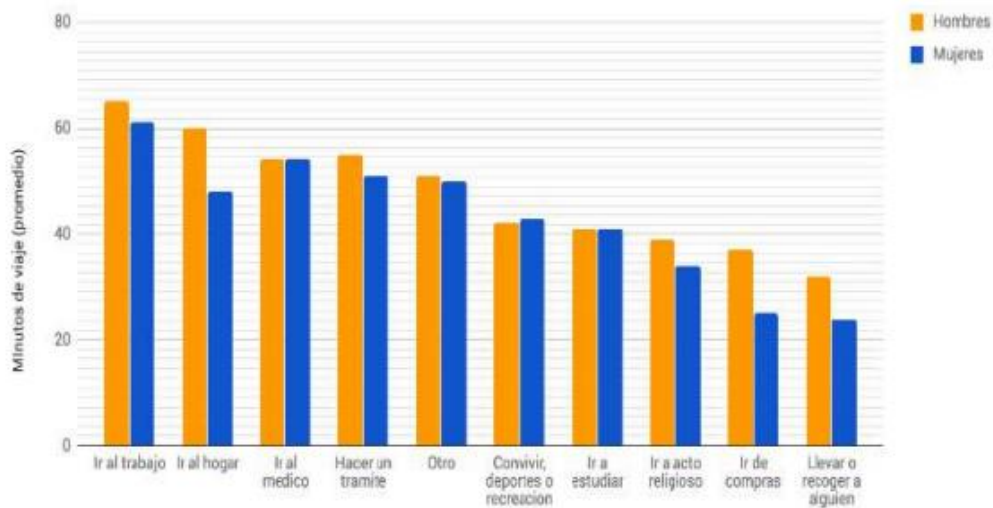
Una de las principales razones por las que hay rezago social en los medios de transporte público de la Ciudad de México, es porque en su mayoría son utilizados por sectores de menores ingresos y abarcan el 50% de los viajes en la capital ya que por razones económicas se les imposibilita usar los medios de transporte privados ya que son más costosos pero su tiempo de traslado es menor.

*“Por ejemplo, realizar un viaje en STC Metro implica un 39% más de tiempo en promedio que un viaje en automóvil particular, situación similar a los tiempos de viaje en transporte colectivo (54% más largos), en autobús suburbano (33%) y en RTP (22%)”* (Gobierno de la Ciudad de México, 2020-2024), esto para el caso del sistema de transporte masivo, pero para el no masivo, las personas de sectores bajos tienen viajes de hasta 25 minutos más a comparación con el sector alto de la población, esta diferencia aumenta hasta los 60 minutos en los viajes en autobús y RTP y 50 minutos más en el Trolebús.

## 2.4 Principales motivos de viaje

Los motivos de viaje de las personas pueden ser diversas, sin embargo, el objetivo de trasladarse de un lugar a otro es el mismo, sin embargo, existen razones principales por las que las personas ocupan realizar sus viajes en el transporte público de la Ciudad de México o de manera particular. Con base a la figura número 8 podemos considerar que el principal motivo de traslado tanto para hombres como mujeres es el ir a trabajar donde en promedio los hombres destinan 65 minutos y las mujeres 61 minutos de su día.

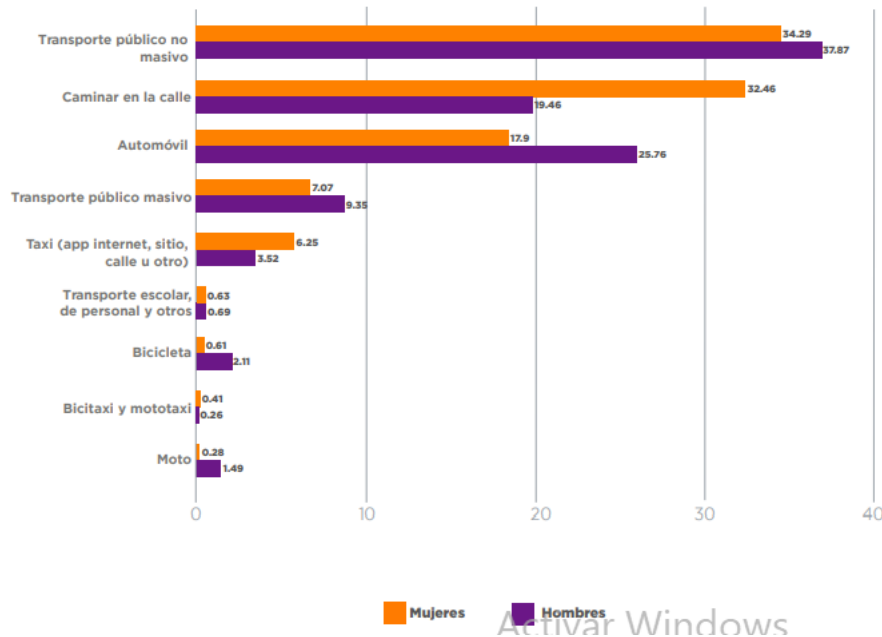
**Gráfica 2** *Tiempo de traslado en minutos por género con propósito de viaje privado en la Ciudad de México en el año 2017*



Fuente: (Gobierno de la Ciudad de México, 2020-2024)

Mientras que en la figura número 9 podemos analizar los motivos de viaje exclusivamente por sexo, en donde se puede apreciar que en el caso de los hombres los principales motivos de viaje es el ir a trabajar y a la escuela, mientras que para las mujeres los motivos tienden a ser más diversos y no tan exactos, esto podría ser una razón por la que su tiempo de traslado sea menor a comparación al de los hombres. Con esta información se puede corroborar que las distancias de los hombres tienden a ser mayores que el de las mujeres, por lo tanto invierten más tiempo y recursos económicos por el mismo motivo de viaje.

**Gráfica 3 Principales motivos de viaje por género en el año 2017**



Fuente: (SEMOVI, 2019)

*“De acuerdo con la estratificación sociodemográfica establecida para EOD 2017 y considerando únicamente los viajes relacionados a Ciudad de México, el grupo de personas que pertenece al estrato bajo invierte cerca del doble del tiempo promedio por traslado (considerando todos los propósitos de viaje) que las personas de estrato medio alto y alto. Aunque las mujeres pertenecientes al estrato medio bajo destinan un tiempo promedio de traslado similar al de las mujeres del estrato medio alto y alto, el grupo del estrato muy bajo invierte al menos un tercio más” (Gobierno de la Ciudad de México, 2020-2024).*

### Conclusiones

Lo que se puede concluir acerca del segundo capítulo es que los organismos en materia de movilidad y transporte de la Ciudad de México, encargados de realizar una red de conexión eficiente entre el transporte público con el objetivo de mejorar la calidad de vida de las personas ha sido poco eficiente ya que los tiempos de traslado son altamente desiguales para la zona centro de la capital a comparación de sus alrededores, ya que en la zona centro se concentran las grandes empresas donde las personas acuden del diario para laborar, por lo tanto, se convierte en



una zona de altos ingresos para vivir, además de que en esta zona existen diversas opciones de trasladarse ya sea por metrobús, metro, el sistema de transporte ECOBICI, etc., mientras que en los alrededores de la capital se concentra el sector más vulnerable de la población quienes llegan a triplicar sus tiempos de traslado y por lo tanto, son quienes realizan un mayor gasto económico, además de que las opciones de trasladarse es más escasa, pues en algunos lugares solo cuentan con transporte concesionado que de la misma manera, sus unidades brindan un servicio de mala calidad y es una opción más insegura.

Es por ello que es de suma importancia replantear las estrategias en materia de movilidad y transporte para que en las 16 alcaldías de la Ciudad de México exista un transporte público de calidad ya que es un derecho, además de realizar una mayor inversión pública para modernizar las unidades de transporte público, reparar las que ya no se encuentran en operación y nuevas líneas de vialidad.

### **CAPITULO III Escasez y deficiencia en materia de movilidad para las alcaldías Cuajimalpa Morelos y Milpa Alta**

#### Introducción

Uno de los principales problemas en la Ciudad de México, es el crecimiento demográfico de población y las consecuencias detrás ello tiene que ver con los problemas de movilidad que atañen a la sociedad. Una gran cantidad de personas requieren trasladarse de un lado a otro por la ciudad, por lo tanto, se agudiza la ineficiencia en la distribución y movimiento de vehículos y personas, y el sistema de transporte se vuelve ineficiente por el inadecuado comportamiento de usuarios y conductores en las vías e infraestructura de transporte.

Los principales retos a resolver en los municipios de Cuajimalpa Morelos y Milpa Alta, son diversos, como por ejemplo, el crecimiento acelerado de la población, la emigración de otros estados de la república hacia la capital, la mala estructura del relieve, la falta de obra pública, etc., sin embargo ambas sufren por un mismo problema que tiene que ver con las pocas rutas de comunicación vehicular y transporte público de calidad.

El presente capítulo aborda principalmente cuales son los aspectos sociales y demográficos, las condiciones de viaje, los tiempos de traslado y el transporte público que existe en las alcaldías de Cuajimalpa Morelos y Milpa Alta ya que a pesar de que comparten el mismo conflicto en materia de movilidad y transporte, las condiciones económicas son diferentes, además se abordará este conflicto desde un punto de vista jurídico- constitucional.

### 3.1 Datos importantes de la Alcaldía Cuajimalpa Morelos

A pesar de que existe un contraste visiblemente económico en las alcaldías Milpa Alta y Cuajimalpa Morelos, (pues según datos de *Data México*, en ventas internacionales, Cuajimalpa Morelos obtuvo US\$25,553M mientras que Cuajimalpa Morelos US\$61.5K) los ciudadanos que residen en dichas alcaldías comparten un mismo problema que es la falta de una red de transporte pública de calidad que se conecte con el centro de la capital. Esta problemática afecta desde hace años a millones de personas que ocupan trasladarse de un lugar a otro, porque los tiempos de traslado aumentan, las condiciones de las unidades son malas y por lo tanto, la calidad de vida de las personas se ve afectada.

La alcaldía Cuajimalpa Morelos, es una de las alcaldías más importantes de la Ciudad de México, ya que administra el primer parque nacional de México, el parque nacional Desierto de los Leones y además comparte con el Estado de México el parque nacional Insurgente Miguel Hidalgo y Costilla, conocido como el parque “La Marquesa” que atrae a miles de turistas año con año.

A pesar de haber sido una de las delegaciones con menos número de habitantes, entre los años de 1950 y 1980 ha aumentado su número de población más de nueve veces, de esta forma, Cuajimalpa Morelos se comenzó a desarrollar con un estilo de vivienda residencial en torno a la cabecera delegacional, pero fue a partir de los años 70 donde se presentó el crecimiento más acelerado ya que en el año 1990 el 19.2% de la población era originaria de otros estados de la república, principalmente del Estado de México, Michoacán, Puebla y Guanajuato.

No es mentira, que el municipio de Cuajimalpa Morelos, es una de las zonas más atractivas para invertir y esto radica que en el sismo de 1985 y su secuela de destrucción en la zona centro, provocó la descentralización de los servicios y los llevo hacia el poniente y sur de la ciudad, fue entonces cuando se comenzaron a desarrollar grandes consorcios en la parte noreste de la delegación, convirtiendo a este municipio como un gran atractivo de inversión, sin embargo, esto provocó

grandes contrastes en la población, pues por un lado, el municipio contó con grandes inversiones inmobiliarias y por el otro lado aumento el crecimiento informal de viviendas en el Área de Suelo de Conservación.

Los límites fronterizos del municipio Cuajimalpa Morelos, limita al norte con la Delegación Miguel Hidalgo y el municipio de Huixquilucan del Estado de México, al sur con los municipios de Jala tlaco y Ocoyoacac del Estado de México, al oriente con la Delegación Álvaro Obregón y al poniente con los municipios de Ocoyoacac, Lerma y Huixquilucan del Estado de México.

Según el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) en el Censo de Población y Vivienda del 2020, la población total que habita en la delegación Cuajimalpa de Morelos es de 186,693 de los cuales 97,615 son mujeres y 89,078 son hombres.

A continuación se muestra una tabla que representa los datos principales de las características de la población que radica en la alcaldía Cuajimalpa Morelos:

**Tabla 3** Principales características de la población de la alcaldía Cuajimalpa Morelos

<b>Características de la población</b>	
Población	Total
Población total	186,693
Población femenina	97615
Población masculina	89,078
Población de 0 a 14 años	37,821
Población de 15 a 29 años	45,549
Población de 30 a 59 años	80,414
Población de 60 años y mas	22,800
Población con discapacidad	6,490
Grado promedio de escolaridad	11.69
Grado promedio de escolaridad de la población femenina	11.43

Grado promedio de escolaridad de la población masculina	11.99
---	-------

Fuente(s): Censo de Población y Vivienda 2020 Fecha de actualización: 2020

En la siguiente tabla se muestran los datos sobre algunas características del entorno Urbano de la alcaldía Cuajimalpa Morelos.

**Tabla 4** Entorno urbano de la alcaldía Cuajimalpa Morelos

<b>Entorno Urbano</b>				
<b>Manzanas con</b>	<b>En todas vialidades</b>	<b>En alguna vialidad</b>	<b>En ninguna vialidad</b>	<b>No especificado</b>
Disponibilidad de ciclo vía	0	9	614	1
Disponibilidad de ciclo carril	0	5	618	1
Disponibilidad de parada de transporte colectivo en la manzana	1	137	485	1
Disponibilidad de transporte colectivo	15	318	290	1
Sin acceso de personas	6	100	517	1
Sin acceso de automóviles	5	106	512	1

Fuente(s): Censo de Población y Vivienda 2020 Fecha de actualización: 2020

Según las estadísticas de pobreza a nivel Municipio del CONEVAL 2015, Cuajimalpa Morelos se posiciona en el penúltimo lugar con menos población en el año 2015 con tan solo 185, 825 habitantes, arriba de Milpa Alta que cuenta con solo 156,147 habitantes. De los cuales, en el año 2010, 64 917 personas se encontraban en situación de pobreza que representaba el 32.5%, pero en el año

2015 esta cifra disminuyó a 55 995 personas que representan el 30.1% de la población. Con estas cifras, el municipio e Cuajimalpa se posiciona en el séptimo lugar en el índice de pobreza. Mientras que, en el índice de pobreza extrema, para el año 2010 se posiciona en el quinto lugar, debajo del municipio de Iztapalapa, con tan solo 6 014 personas que representan el 3.5% de la población y para el año 2015 bajo al séptimo lugar con un total de 2 194 personas que representan el 3.3% de la población.

A comparación del municipio de Iztapalapa que se encuentra en primer lugar de acuerdo a la cantidad poblacional de los años 2010 al 2015 con casi 2 millones de personas, esto provoca que dicho municipio también se posicione dentro de los 5 primeros lugares del índice de pobreza y pobreza extrema, sin embargo, el municipio de Cuajimalpa Morelos al contar con una tasa poblacional muy baja, ha sido de gran ayuda para disminuir los porcentajes en los índices de pobreza y pobreza extrema, pero las pocas personas que residen en dicho municipio, también tienen que desplazarse al centro de la capital para realizar sus actividades diarias como es el trabajar, el estudiar, etc. Es por ello que si no se equilibra la casi ausencia de la industria pequeña, seguirá ocurriendo el desplazamiento de la población fuera del municipio en busca de fuentes de trabajo y educación.

### 3.1.1 Transporte Público en Cuajimalpa Morelos

El municipio de Cuajimalpa Morelos se compone de vialidades primarias y vialidades secundarias. Las vialidades primarias se refieren a las vías de conexión regionales de gran flujo, tráfico mixto y las secciones son mayores a 15 metros, mientras que las vialidades secundarias son aquellas que tienen continuidad entre los barrios y colonias, estas sirven como alternativa al sistema vial primario, pero resultan insuficientes para el congestionamiento vial por el uso del suelo para el comercio.

Las principales avenidas primarias que componen al municipio de Cuajimalpa Morelos es la Carretera Federal México-Toluca, la Autopista Chamapa-La Venta y la Autopista México-Toluca, mientras que las principales vialidades primarias es la

Avenida José Ma. Castonera, Carlos Echanove, Avenida Pastoras, Avenida Juárez, Avenida Veracruz, Avenida Arteaga, División del Norte, Taplexco, Vasco Quiroga y Paseo de Los Laureles.

La principal problemática en cuanto a materia de vialidad y de movilidad que sufre la alcaldía de Cuajimalpa Morelos, consiste que en el último censo de población y vivienda INEGI 2020 la población aumento a casi 300 mil personas, por lo tanto, también aumento considerablemente la carga vehicular donde la población flotante que va a trabajar a los diferentes corporativos ubicados en la demarcación, tiene que pasar por calles estrechas que agravan y limitan la movilidad y con ello el congestionamiento vial, especialmente en horas pico, además, a pesar de ser una zona empresarial y de desarrollo económico como Santa Fe, no cuenta con una red de transporte estructura y masivo como el Metro o Metrobús pues la única alternativa para transportarse es la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) con las rutas 110, 110B ,110C, 115 y el transporte concesionado integrado por camiones, micros y combis que no cuentan con paradas fijas, por lo que llegan a invadir la vía publica generando problemas viales, además de que las unidades se encuentran en malas condiciones y resulta una opción de traslado más insegura.

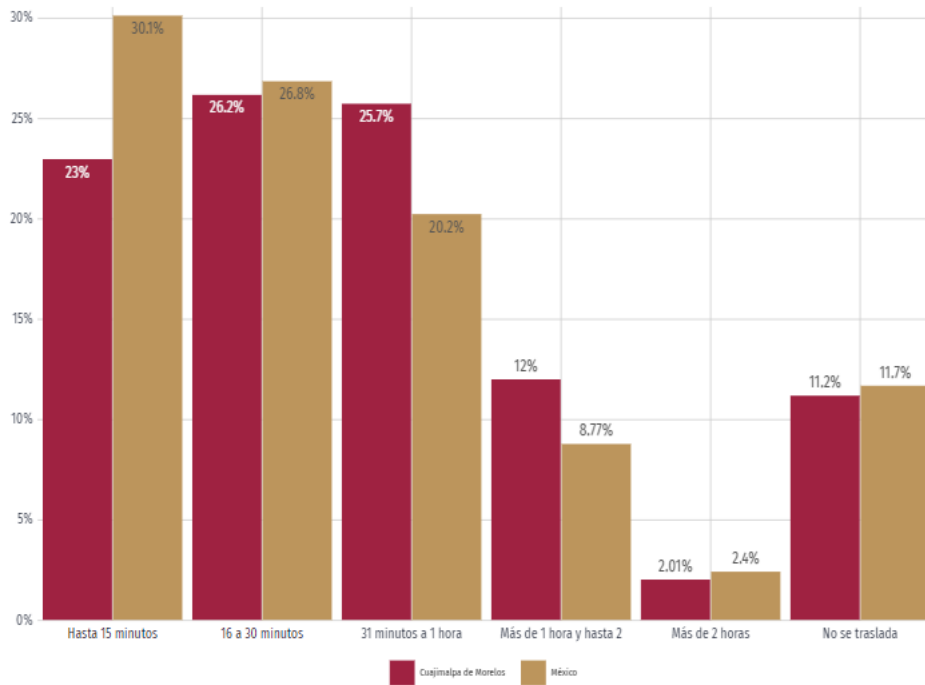
*“Debido a su topografía y conectividad de la Alcaldía Cuajimalpa Morelos, se genera un sistema vial ineficiente caracterizado por lomas separadas y barrancas que imposibilitan la integración de una red vial, accesibilidad o movilidad, situación que se agrava con la creación en aumento de los desmedidos asentamientos humanos” (Gobierno de la Ciudad de México, 2021-2024)*

### 3.1.2 Conflicto en los tiempos de traslado

Según las cifras actualizadas por Data México en el año 2020 la población femenina corresponde a la cifra de 113,537 mujeres y 104,149 corresponde a la población masculina, es decir, que el 52.2% son mujeres y el 47.8% son hombres, es por ello que *“las personas que radican en la alcaldía de Cuajimalpa su tiempo promedio de traslado del hogar al trabajo es de 36.8 minutos donde el 74.8% de la población tarda menos de una hora en el traslado, mientras que 14% tarda más de 1 hora en llegar a su trabajo, por otro lado, el tiempo promedio de traslado del*

hogar al lugar de estudios es de 26.6 minutos donde el 87.8% de la población tarda menos de una hora en el traslado, mientras que 9.65% tarda más de 1 hora. En el año 2020 el 55.1% de la población optó por la caminata como forma de traslado a sus centros educativos y de trabajo y el 53.4% de las personas se acostumbraron a usar el camión, taxi, combi o colectivo como principal medio de transporte según el programa de gobierno 2021-2024” (Gobierno de la Ciudad de México, 2020).

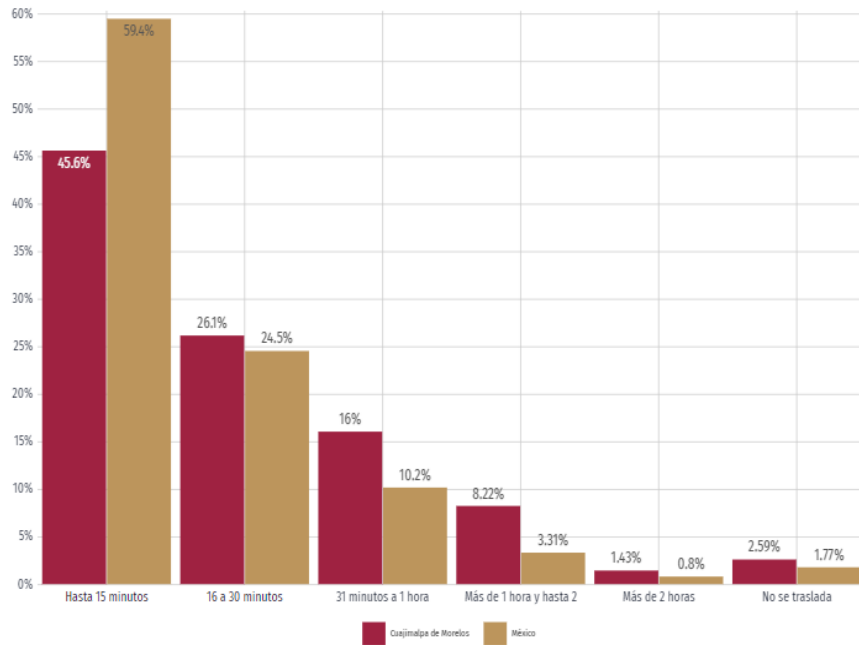
**Gráfica 4** Distribución de la población según el tiempo de traslado al trabajo en el año 2020



Fuente: (Gobierno de la Ciudad de México, 2020)

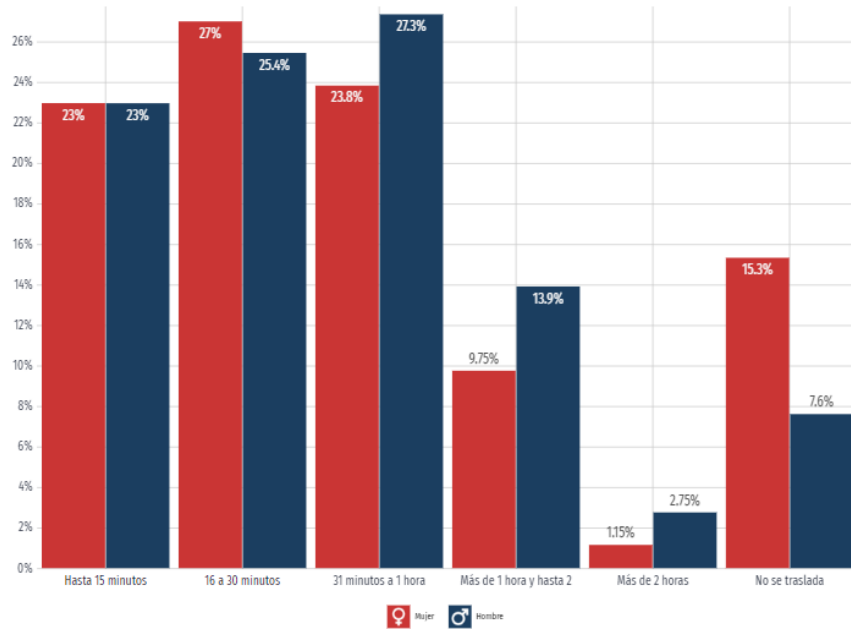


**Gráfica 5** Distribución de la población según el tiempo de traslado a la escuela en el año 2020



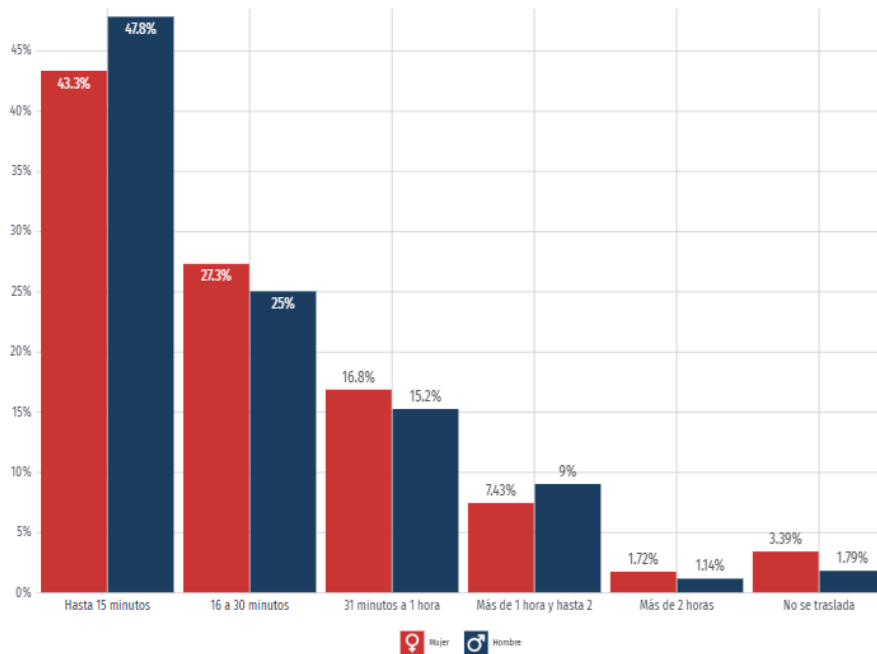
Fuente: (Gobierno de la Ciudad de México, 2020)

**Gráfica 6** Distribución en los tiempos de traslado al trabajo por género en el año 2020



Fuente: (Gobierno de la Ciudad de México, 2020)

**Gráfica 7** Distribución en los tiempos de traslado a la escuela por género en el año 2020



Fuente: (Gobierno de la Ciudad de México, 2020)

### 3.1.3 Resolución de conflictos

Con base a la información anterior se puede afirmar que a pesar de que los tiempos de traslado no sean el conflicto principal ya que son relativamente considerables a comparación de otras alcaldías de la Ciudad de México, es verdad que no cuenta con diferentes opciones de transporte público para que las personas puedan trasladarse al centro de la capital o alguna otra zona, es por ello que el programa de gobierno 2021-2024 toma acciones estratégicas para la alcaldía Cuajimalpa Morelos con el objetivo de combatir los conflictos en materia de vialidad y transporte público que existe desde hace ya varias décadas.

1. Implementar acciones de mantenimiento a la infraestructura vial, es decir, la construcción de nuevos medios técnicos, servicios e instalaciones que componen la vía pública para mejorar el flujo vehicular y peatonal.

2. Mejorar los tiempos de traslado de los vehículos y personas hasta su incorporación a vialidades secundarias.
3. Fortalecer la infraestructura con acceso universal.
4. Proporcionar acceso a sistemas de transportes seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, mediante la ampliación de transporte público.

Mientras que los programas de acción directa en materia de movilidad y transporte son los siguientes:

1. Crear un equipo de trabajo especializado en movilidad para incidir en los tiempos de traslado, mejorar la circulación en vialidades de mayor aforo vehicular, escuelas y puntos críticos.
2. Renovar, mejorar las áreas de acceso universal a la Alcaldía, con el fin de brindar seguridad, comodidad, igualdad y autonomía a los ciudadanos.
3. Coadyuvar con el Gobierno de la Ciudad de México para la construcción del Puente Vehicular inferior Chamixto, como alternativa de comunicación vial hacia el centro de la alcaldía Cuajimalpa y Ciudad de México.

Sin embargo, a pesar de que el plan de gobierno de la Ciudad de México tome iniciativas para mejorar el conflicto en materia de movilidad y transporte de la Ciudad de México, no son suficientes ya que no se tiene ninguna estrategia a corto plazo para comenzar nuevas obras de conexión y líneas del transporte público masivo o algún otro medio, de esta forma el problema de comunicación vial se agudizara, en especial con la zona norte-sur, afectando la comunicación con las delegaciones colindantes y aumentando la saturación vial actual, principalmente en la carretera federal México-Toluca y Periférico.

### 3.2 Datos importantes de la alcaldía Milpa Alta

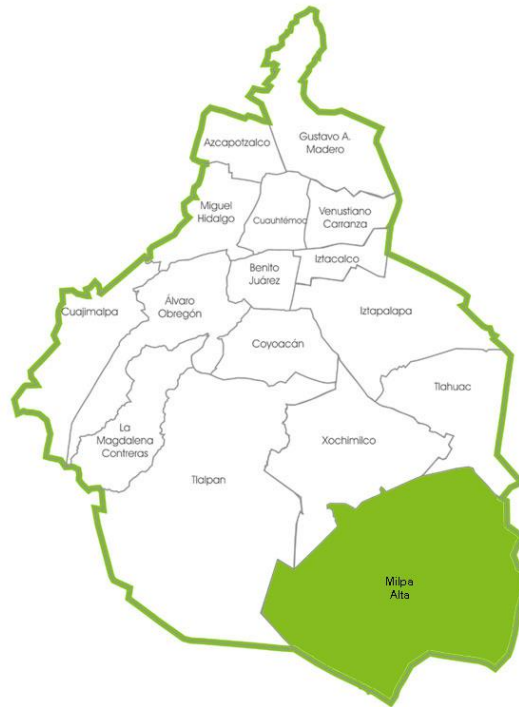
Como se mencionó anteriormente, la Ciudad de México presenta un gran crecimiento exponencial de la población, es por ello que surgen diversos problemas sociales que deben ser atendidos y la alcaldía Milpa Alta no es la excepción. Esta delegación se encuentra al sur de la Ciudad de México, y a pesar

de estar en condiciones de marginación y segregación urbana, presenta una condición de movilidad compleja.

Durante la década de 1970 y 1980, el municipio de Milpa Alta presento un incremento poblacional considerable, característico por sus condiciones ambientales, culturales y económicas. Al estar localizado al sur de la CDMX, el principal fenómeno de crecimiento poblacional, se le atribuye a la migración de otros estados de la Republica y de la capital al lugar de origen para obtener un patrimonio habitacional, una mayor cercanía con oferta de empleo, educación, servicios de salud y equipamiento, por otro lado, el municipio de Milpa Alta se caracteriza por ser una zona rural por el cultivo de alimentos como el nopal y elementos tradicionales como la elaboración de globos aerostáticos, la venta de muebles de madera, etc.

*“La delegación Milpa Alta ubicada al sur de la Ciudad de México, colinda al poniente con la Delegación Tlalpan y al norte con Xochimilco y Tláhuac; al oriente tiene colindancia con los municipios de Chalco, Tenango del Aire y Juchitepec del Estado de México; al sur con los municipios de Tlalnepantla y Tepoztlán del Estado de Morelos” (García, 2014).*

**Figura 1** Localización de la alcaldía Milpa Alta en la Ciudad de México



Fuente (Pacheco, 2013)

Respecto al problema de movilidad que ha existido desde hace varias décadas también se relaciona con la topografía y el relieve de la zona pues imposibilita el desplazamiento adecuado , pero la causa principal y evidente es la falta de inversión pública, sin embargo, el Estado es el actor responsable de buscar satisfacer las necesidades de las personas, pero se ha convertido en una tarea que el sector privado ha asumido, pues él mismo ha realizado obras que solo buscan satisfacer a las clases altas e invertir en lugares que ofrezcan mayores ganancias económicas.

Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI 2020), la alcaldía de Milpa Alta tiene una población total de 152 685 ciudadanos que representa el 1.5% de la población total de la Ciudad de México, de los cuales 74 358 son mujeres (48.7%) y 78 327 (51.3) son hombres, esta cifra coloca a la alcaldía Milpa Alta en el último lugar en donde residen menos personas en la Ciudad de México, sin embargo, no es motivo alguno para dejar de invertir en

nueva infraestructura de transporte con el objetivo de ampliar nuevas líneas de conexión de transporte público y de dejar a un lado los conflictos en materia de movilidad y transporte que no se han atendido de manera eficiente.

Como se ha mencionado anteriormente, Milpa Alta es un municipio rural que sufre carencias de servicios urbanos y de baja calidad en las viviendas, pues el 50% de estas no disponen de agua entubada de la red pública, el 17.5% de las viviendas solo disponen de un solo cuarto para realizar todas sus actividades cotidianas y por último, pero no menos importante, el 23% de su población obtiene un ingreso menos a dos salarios mínimos que equivale a \$134.58 pesos diarios, según el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano.

Según el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) 2015, Milpa Alta se posiciona como el primer municipio con mayor porcentaje en pobreza con el 49.2% y como el segundo municipio en pobreza extrema con el 2.0%. Una persona que se encuentra en situación de pobreza es cuando tiene al menos una carencia Social (rezago educativo, acceso a servicio de salud, acceso a la seguridad social, calidad y espacios de vivienda, servicios básicos en la vivienda y acceso a la alimentación) y su ingreso es insuficiente para adquirir bienes y servicios para satisfacer sus necesidades alimentarias y no alimentarias de la vida cotidiana, mientras que una persona que se encuentra en pobreza extrema es cuando tiene tres o más carencias sociales de seis, y además, su ingreso total es menos que la línea de bienestar mínimo.

Con base a la información anterior, se puede deducir que el sector privado y el sector público han sido instituciones con alto grado de ineficiencia para solucionar los problemas de pobreza que afectan al municipio de Milpa Alta, en todos los aspectos, junto con la falta de inversión pública, para mejorar caminos, rutas y señalizaciones para agilizar la movilización de las personas en los tiempos se trasladó, tema que se toca más adelante.

Por otro lado, es de suma importancia mencionar que solamente el 0.1% de la población le corresponde a Milpa Alta, mientras que el 9.4% le corresponde a Iztapalapa, esto quiere decir que Iztapalapa concentra la mayor cantidad de

personas y por lo tanto, las personas que residen en Milpa Alta se ven obligadas a desplazarse a lugares lejanos de donde viven pues es a donde tienen que acudir para laborar, pues como se mencionó anteriormente, el poco trabajo que existe está relacionado con la agricultura y comercio, de igual forma, jóvenes universitarios tienen que viajar grandes distancias todos los días para recibir una educación de calidad ya que en dicho municipio la educación es muy escasa.

Lo mencionado anteriormente está relacionado con el conflicto de la concentración del empleo y educación, pues el problema radica en que habitantes de otros estados de la República emigran a la capital para conseguir mejores condiciones de empleo, educación y servicios de salud, pero por los elevados costos de suelo en la Ciudad de México, las familias buscan otras alternativas como buscar un lugar en la periferia para obtener un patrimonio habitacional.

### 3.2.1 Transporte Público en Milpa Alta

El transporte de la Ciudad de México lo compone principalmente el transporte público como lo es el Sistema de Transporte Colectivo metro, el servicio de Transporte Eléctrico del Tren Ligero, Trolebús y Cablebús, el Metrobús, el sistema ECOBICI y la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), y el transporte concesionado como lo son las combis y microbuses. Lamentablemente para la alcaldía de Milpa Alta solo la Red de Transporte de Pasajeros cubre los desplazamientos y los microbuses son los que cubren la mayor parte del municipio, convirtiéndolos en el principal medio de transporte que utilizan las personas.

Una de las principales problemáticas del municipio de Milpa Alta, es que solamente cuenta con dos rutas de acceso y salida, mismas que colindan con dos alcaldías que sufren la misma problemática, Xochimilco y Tláhuac. Es por ello que los viajes en transporte son lentos y el congestionamiento vehicular ocurre en zonas muy específicas.

Según el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de Milpa Alta (PDDU):

*“el transporte público que circula por la Delegación está conformado por ocho rutas de transporte colectivo o rutas fijas con veinticuatro derroteros urbanos*

*diferentes y dos suburbanos; cuenta también con nueve derroteros de la Ruta de Transporte Público RTP; así mismo, el transporte privado se integra por 32 sitios de Taxis que se localizan en la mayoría de los poblados; además de una ruta de transporte universitario con base en Villa Milpa Alta con dirección a la Ciudad Universitaria”.*

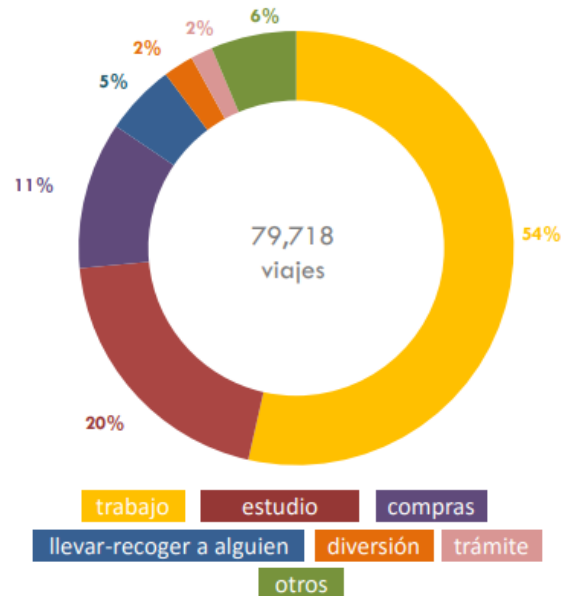
Sin embargo estas rutas han sido poco eficientes ya que no logran cubrir la demanda para transportar a todas las personas que residen en Milpa Alta, por lo que la falta de transporte público ocasiona que el tiempo de trayecto de las personas hacia sus trabajos, escuelas, compras, diversiones, etc., llega alcanzar las 2 horas o más, ya que el único medio de transporte masivo cerca, es la línea 12 del metro, la cual actualmente se encuentra fuera de servicio tras el accidente de la noche del 3 de mayo del 2021, es por ello que el municipio de Milpa Alta se convierte en una de las poblaciones que gasta más tiempo en traslados entre los habitantes de las 16 alcaldías de la Ciudad de México.

### 3.2.2 Motivos de viaje y conflictos en los tiempos de traslado

Las personas que viven en la alcaldía de Milpa Alta ocupan trasladarse a la capital del país por diferentes motivos, principalmente el 54% de las personas son por cuestiones laborales, mientras que el 20% son para llegar a sus lugares de estudio, ya que el municipio no cuenta con preparatorias ni universidades públicas de calidad como la UNAM, IPN o UAM, y el resto corresponde por motivos de diversiones como tramites, compras, llevar-recoger a alguien, etc.



**Gráfica 8** Motivos de viaje realizados por los habitantes de Milpa Alta en 2007



Fuente: encuesta origen-destino 2007, INEGI.

*“En el discurso político, se menciona de forma recurrente mejorar las condiciones del transporte público, pero por el contrario, las inversiones del estado en la infraestructura vial ha beneficiado el interés privado con la creación de segundos pisos en vialidades principales y la inversión en vías concesionadas, que provocan el aumento de parque vehicular particular”* (García, 2014), sin embargo, en el programa de gobierno de la Alcaldía Milpa Alta 2021-2024, respecto al problema de movilidad y transporte, se menciona que:

*“se necesita desarrollar alternativas de vialidad urbana y movilidad transitando al uso de una red integrada de transporte sustentable para mejorar el flujo vehicular en los principales puntos conflictivos de nuestras localidades, ayudando a la seguridad peatonal y a la conectividad con el resto de la Ciudad de México”*

Pues actualmente con el llamado “*Corredor de Xochimilco*” que recorrerá cerca de 60 kilómetros se pretenden desaparecer las rutas 81 y 36 para crear el corredor Taxqueña-Xochimilco- Milpa Alta, con el objetivo de mejorar la movilidad a través de las principales avenidas que corren hacia el sur de la Ciudad de México, pues no podrán circular los concesionarios individuales sobre las vialidades del corredor.

A pesar de ello, las principales demandas ciudadanas en el transporte público, tienen pocas iniciativas que den solución a los problemas más importantes como lo son las condiciones de las unidades, la falta de transporte, los elevados costos que gastan las personas todos los días, el estado de las vialidades y las malas condiciones de servicio. Es por ello que es importante considerar las experiencias cotidianas que viven las personas de Milpa Alta, para entender el grado de la problemática.

*“La mayoría de los traslados de las 30 personas entrevistadas, realizan viajes durante las horas pico, es decir de las 6:00 a las 9:00 para las salidas y entre las 18:00 y 21:00 horas para el regreso, un dato relevante del recorrido que no se manifiesta en la encuesta origen-destino, es que durante las horas pico se debe esperar entre 30 y 40 minutos para abordar el autobús, lo cual extiende el viaje de 2 horas en promedio a dos horas con treinta minutos”* (García, 2014)

La encuesta origen-destino INEGI 2007, estimo que el costo promedio de viaje redondo en el Distrito Federal (hoy Ciudad de México) de las personas tenía un costo de \$13.88, mientras que en la alcaldía de Milpa Alta ascendía a los \$32.00 pesos o \$60.00 pesos diarios, en caso de tomar un taxi para dirigirse de Villa Milpa Alta a uno de los poblados, pues a partir de las 22:00 horas el servicio de taxi es el único medio de traslado disponible. Claramente los datos revelan las condiciones de desigualdad en movilidad que sufre el municipio de Milpa Alta, además de posicionarse como el primer municipio en índice de pobreza, sin embargo, los habitantes de dicho municipio deben hacer parte de su rutina los trayectos de más de 2 horas, no por gusto, sino, por necesidad.

*“El tiempo diario invertido en el transporte público oscila entre 3 horas y 6 horas diarias, comparado con la jornada laboral de 8 horas, se invierte entre el 40 y 80% del tiempo solamente en llegar al lugar de trabajo o estudio. Es obvio el impacto negativo que se tiene en la calidad de vida en las personas, pues realizar recorridos tan prolongados imposibilita la realización de otras actividades recreativas. Las personas pasan entre 14 y 16 horas fuera de su hogar por lo cual no pueden participar en actividades familiares o comunitarias, de esta manera el hogar se convierte en un dormitorio, y las relaciones sociales van perdiendo cohesión”* (García, 2014).

Actualmente no existe algún otro proyecto vigente por parte del gobierno de la Ciudad de México ni de su respectivo alcalde, preocupados en atender el conflicto en materia de movilidad y transporte que sufren las personas que residen en la alcaldía Milpa Alta, además del “corredor Xochimilco”, esto representa un problema más severo, ya que a pesar de que el problema de escasez de transporte público sea tan visible, las autoridades respectivas han hecho caso omiso a las demandas ciudadanas.

### 3.3 Marco legal

Dentro del marco legal las alcaldías deben contar con una serie de requisitos indispensables en materia de movilidad y transporte establecidas en la Ley de Movilidad de la CDMX, Ley Orgánica de Alcaldías de la CDMX y Ley de la accesibilidad para la CDMX. A continuación se hace una recopilación de los artículos más importantes en donde se señalan los derechos y obligaciones en materia de movilidad y transporte que les corresponden a organismos gubernamentales y a las mismas alcaldías.

El Artículo 9 de la Ley de la accesibilidad para la Ciudad de México señala que son atribuciones de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México *“coadyuvar con las Delegaciones en el mejoramiento de la movilidad, bajo los principios del diseño universal, con los ajustes razonables que se requieran de manera progresiva”*.

En el artículo mencionado señala que la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México (SEDUVI), tiene como atribución contribuir y ayudar al mejoramiento de la movilidad de las diferentes delegaciones del territorio. Esto impactaría de manera positiva e importante a los problemas en materia de movilidad y transporte que existen en las diversas zonas del área metropolitana desde hace ya varios años, ya que dicha secretaria es la dependencia encargada de diseñar, coordinar y aplicar la política urbana de la Ciudad de México. De esta forma se contribuiría para llevar a cabo una estrategia sistemática enfocada a mejorar los tiempos de traslado que afectan diariamente la vida de millones de personas.

Por otro lado, en la Ley de movilidad de la ciudad de México, el artículo 15 menciona que para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las alcaldías tendrán las siguientes atribuciones:

*“Procurar que la vialidad de sus demarcaciones territoriales, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a éstos, se utilicen adecuadamente conforme a su naturaleza, garantizando la accesibilidad y el diseño universal, procurando un diseño vial que permita el tránsito seguro de todos los usuarios de la vía, conforme a la jerarquía de movilidad y coordinándose con la Secretaría y las autoridades correspondientes para llevar a cabo este fin.*

Es decir, existen múltiples problemáticas en cuanto al tema de movilidad y transporte, como por ejemplo, la congestión en el aumento de tiempos de viaje de conductores, pasajeros y peatones, el aumento del número de accidentes de tránsito, robos a mano armada dentro de las unidades de transporte, el aumento de emisiones de contaminantes atmosféricos, así como la preocupación que debe existir en construir nueva infraestructura para el desarrollo pleno y mejorar la calidad de vida de las personas, al momento de que decidan utilizar el transporte público. Es por ello que las alcaldías en conjunto con otros organismos deben de contar con la capacidad de poder identificar las principales problemáticas que afectan a los municipios y crear un plan estratégico para combatir estas dificultades de manera eficaz.

En el artículo 175 de la misma Ley de Movilidad establece que:

*“Las Alcaldías notificarán a las dependencias, instituciones o entidades de la Administración Pública, cuando sea necesario el mantenimiento, preservación o retiro de los elementos o infraestructura incorporada a la vialidad”.*

Por otro lado, también en la Ley de movilidad de la Ciudad de México, en el artículo 242 se menciona que:

*“A fin de comprobar que la infraestructura y elementos incorporados a la vialidad cumplan con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en la materia, las Alcaldías en el ámbito de sus atribuciones, podrán llevar a cabo la verificación de los mismos”.*

Es decir, que en el ejercicio de esta facultad se pueden solicitar a los respectivos titulares de las alcaldías, los datos e informes técnicos, administrativos y estadísticos que se encuentren relacionados con las condiciones de seguridad, instalación, mantenimiento y conservación para la verificación de la vialidad de los respectivos municipios.

En este apartado se menciona que los proyectos que se estén llevando a cabo como infraestructura y obra pública integradas a la vialidad, cumplan una serie de requisitos y normas apegadas al marco legal, de manera que los alcaldes o titulares de autorizaciones, puedan brindar informes técnicos, administrativos y estadísticos a quien lo solicite, acerca de la seguridad, instalación, mantenimiento y conservación de los elementos de que se trate. De esta forma las personas pueden tener acceso a una información clara y transparente cuando la requieran, siempre y cuando la información se realice de manera correcta.

En el capítulo VI *“De las atribuciones de las alcaldías”* en la ley Orgánica de las alcaldías de la Ciudad de México, el artículo 29 menciona que *“las alcaldías tendrán competencia, dentro de sus respectivas jurisdicciones, en las siguientes materias”*

- I. Gobierno y régimen interior
- II. Obra pública y desarrollo urbano

- III. Servicios públicos
- IV. Movilidad
- V. Vía pública
- VI. Espacio público
- VII. Seguridad ciudadana
- VIII. Desarrollo económico y social
- IX. Educación, cultura y deporte
- X. Protección al medio ambiente
- XI. Asuntos jurídicos
- XII. Rendición de cuentas y participación social
- XIII. Reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general
- XIV. Alcaldía digital
- XV. La delegación de atribuciones será en términos de lo que establezca el reglamento
- XVI. Las demás que señalan las leyes

Mientras que dentro del capítulo VII “De las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las alcaldías” el artículo 30 de la Ley Orgánica de las alcaldías de la Ciudad de México se menciona que:

*“Las personas titulares de las Alcaldías tienen atribuciones exclusivas en las siguientes materias: gobierno y régimen interior, obra pública, desarrollo urbano y servicios públicos, movilidad, vía pública y espacios públicos, desarrollo económico y social, cultura, recreación y educación, asuntos jurídicos, rendición de cuentas, protección civil y, participación de derecho pleno en el Cabildo de la Ciudad de México, debiendo cumplir con las disposiciones aplicables a este órgano”.*

Y el artículo 31 (compuesta por 18 fracciones, pero solo se mencionaran las más acordes a nuestro tema), dice que las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de gobierno y régimen interior, son las siguientes:

- I. Dirigir la administración pública de la Alcaldía
- II. Someter a la población del consejo, propuestas de disposiciones generales con el carácter de bando, únicamente sobre materia que sean de su competencia
- III. Velar por el cumplimiento de las leyes, reglamentos, decretos, acuerdos, circulares y demás disposiciones jurídicas y administrativas, e imponer las sanciones que corresponda, excepto de carácter fiscal.
- IV. Presentar iniciativas ante el Congreso de la Ciudad
- V. Proponer, formular y ejecutar los mecanismos de simplificación administrativa, gobierno electrónico y políticas de datos abiertos que permitan atender de manera efectiva las demandas de la ciudadanía
- VI. Establecer la estructura organizacional de la Alcaldía, conforme a las disposiciones aplicables
- VII. Planear, programar, organizar, dirigir, controlar y evaluar el funcionamiento de las unidades administrativas adscritas a las Alcaldías.
- VIII. Elaborar el Programa de Ordenamiento Territorial de la alcaldía, sometiéndolo a opinión del Concejo. Deberá remitirlo al Congreso para su aprobación dentro de los primeros tres meses de la administración correspondiente. El Programa estará sujeto al Plan General de Desarrollo a la Ciudad de México y a lo que establezca el Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva.

Con base a los artículos anteriores se entiende que las Alcaldías tienen la responsabilidad de garantizar a las personas, entre sus múltiples tareas, la materia en movilidad, vía pública y obra pública, esto con el objetivo de disminuir los tiempos de traslado, tener diversas rutas de acceso al transporte público, para agilizar la movilidad de las personas y evitar aglomeraciones, sin embargo, la interpretación del Tribunal de la Suprema Corte de justicia de las fracciones II, III, inciso h, y V del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, concluye que *“ la prestación del servicio de transporte público de pasajeros no constituye una atribución otorgada constitucionalmente a los*

*municipios, sino que su única participación se restringe a la formulación, integración y aplicación de los programas relativos”*

La tesis de la Suprema Corte de Justicia señala que a pesar de que la prestación del servicio de transporte público no se le atribuye a los municipios, estos si tienen la capacidad para intervenir en la formulación y aplicación de los programas de transporte público de pasajeros que afecten su ámbito territorial, en base a establecer políticas públicas al propio transporte, tales como incluir el fomento de servicios alternativos, procurar el apoyo a grupos vulnerables y en su caso, llevar a la práctica los programas enunciados.

### Conclusiones

Lo que se puede concluir acerca del tercer capítulo, es que a pesar de la similitud en ambas alcaldías al contar con una población muy escasa, sufren un contraste económico muy fuerte, pues el municipio de Cuajimalpa Morelos al igual que el municipio de Milpa alta, cuentan con una gran extensión de zonas verdes, sin embargo, el primer municipio juega el papel de ser un gran atractivo de inversión inmobiliaria y empresarial, mientras que el segundo representa principalmente, el trabajo agrícola, es decir, Cuajimalpa Morelos recibe un mayor ingreso económico que Milpa Alta, es por ello que este municipio goza de mayores oportunidades para invertir en nuevas redes de conexión del transporte público.

Ambas alcaldías sufren por la falta de una red de transporte público de calidad y por una mala estrategia del sistema de conexión vial para trasladarse hacia otras partes de la república mexicana. Esto ha provocado que los conflictos como el congestionamiento vial, las malas condiciones de viaje en las pocas unidades de transporte concesionado de ambas alcaldías, las malas experiencias en los trayectos hacia los trabajos, escuelas, etc., y la inseguridad dentro de las unidades se hayan agravado a pasar de los años por una mala estrategia de movilidad por los organismos encargados de regular estos conflictos y garantizar el derecho a gozar de un transporte público seguro, eficaz y de calidad en las 16 alcaldías de la Ciudad de México



Es por ello que ambas alcaldías integraron a su programa de gobierno 2021-2024 estrategias y acciones para combatir esta problemática, sin embargo no existen programas actuales el cual estén llevando a cabo estrategias directas para favorecer los resultados de manera positiva.

## Referencias

- CNDH. (12 de enero de 2017). *Ley de la accesibilidad para la Ciudad de México*. Obtenido de <https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/Programas/Discapacidad/Ley-Accesibilidad-CDMX.pdf>
- Congreso de la Ciudad de México. (14 de Julio de 2014). *Ley de Movilidad de la Ciudad de México*. Obtenido de <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/6299c5bdd0df4f6da6e540ab8613d2682b7d738b.pdf>
- Garcia, M. (2014). MOVILIDAD DESIGUAL EN EL SISTEMA MILPA ALTA. *ResearchGate*, 16.
- García, M. (16 de Octubre de 2014). *ResearchGate*. Obtenido de Movilidad desigual en el sistema Milpa Alta- Ciudad de México: [https://www.researchgate.net/publication/307860070\\_MOVILIDAD\\_DESIGUAL\\_EN\\_EL\\_SISTEMA\\_MILPA\\_ALTA-CIUDAD\\_DE\\_MEXICO](https://www.researchgate.net/publication/307860070_MOVILIDAD_DESIGUAL_EN_EL_SISTEMA_MILPA_ALTA-CIUDAD_DE_MEXICO)
- Gobierno de la Ciudad de México. (Diciembre de 2017). *Sistema de transporte colectivo metro*. Obtenido de Manifestación de Asuntos Relevantes: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/TETRA.pdf>
- Gobierno de la Ciudad de México. (2019-2022). *Cuarto informe de gobierno*. Obtenido de Movilidad: [https://informedegobierno.cdmx.gob.mx/wp-content/uploads/2022/09/Cuarto\\_Informe\\_compressed.pdf](https://informedegobierno.cdmx.gob.mx/wp-content/uploads/2022/09/Cuarto_Informe_compressed.pdf)
- Gobierno de la Ciudad de México. (2020). *DATA MÉXICO*. Obtenido de Tiempo de traslado: <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/cuajimalpa-de-morelos?redirect=true&travelTime=workMean&totalGenderSelector1=gender0>

Gobierno de la Ciudad de México. (Septiembre de 2020). *Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México*. Obtenido de Apartado en materia de infraestructura:

[https://plazapublica.cdmx.gob.mx/uploads/decidim/attachment/file/288/PGD\\_CDMX\\_completo.pdf](https://plazapublica.cdmx.gob.mx/uploads/decidim/attachment/file/288/PGD_CDMX_completo.pdf)

Gobierno de la Ciudad de México. (10 de Diciembre de 2020). *Red de transporte de pasajeros (RTP)*. Obtenido de Pone en operación gobierno capitalino 87 nuevas unidades de RTP con tecnología EURO VI:  
<https://www.rtp.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/pone-en-operacion-gobierno-capitalino-87-nuevas-unidades-de-rtp-con-tecnologia-euro-vi>

Gobierno de la Ciudad de México. (2020-2024). *Programa integral de movilidad de la Ciudad de México 2020-2024*. Obtenido de Diagnóstico técnico:  
<https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/diagnostico-tecnico-de-movilidad-pim.pdf>

Gobierno de la Ciudad de México. (2021-2024). *Alcaldía de Cuajimalpa Morelos*. Obtenido de Programa de gobierno de la alcaldía de Cuajimalpa Morelos 2021-2024:  
<https://www.cuajimalpa.cdmx.gob.mx/wp-content/uploads/2022/12/PROGRAMA-DE-GOBIERNO-2021-2024.pdf>

Gobierno de la Ciudad de México. (2021-2024). *Programa de Gobierno de Milpa Alta 2021-2024*. Obtenido de Desarrollo urbano sostenible:  
[https://www.milpa-alta.cdmx.gob.mx/doc/Manual\\_MilpaAlta\\_Programa\\_de\\_Gobierno.pdf](https://www.milpa-alta.cdmx.gob.mx/doc/Manual_MilpaAlta_Programa_de_Gobierno.pdf)

Gobierno de la Ciudad de México. (2022). *Organismo regulador de transporte*. Obtenido de [https://www.ort.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Portal\\_URL/DIRECCION\\_EJECUTIVA\\_%20DE\\_ADMINISTRACION\\_Y\\_FINANZAS%20ORT/DEAF-2022/PRIMER%20TRIM%202022/121-54.pdf](https://www.ort.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Portal_URL/DIRECCION_EJECUTIVA_%20DE_ADMINISTRACION_Y_FINANZAS%20ORT/DEAF-2022/PRIMER%20TRIM%202022/121-54.pdf)

Gobierno de la Ciudad de México. (2023). *ECO-BICI*. Obtenido de Renovación y expansión de ECOBICI:  
[https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PPT/2023/ECOBICI%202.0\\_Compilado.pdf](https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PPT/2023/ECOBICI%202.0_Compilado.pdf)

Gobierno de la Ciudad de México. (Abril de 2023). *Sistema de movilidad de la Ciudad de México*. Obtenido de <https://www.congresocdmx.gob.mx/archivos/finanzas/infografiamovilidad2023.pdf>

Gobierno de la Ciudad de México. (2024). *METROBÚS*. Obtenido de ¿Qué es metrobús?: <https://www.metrobus.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de#:~:text=Metrob%C3%BAes%20un%20sistema%20de,en%20calidad%20en%20el%20servicio>

Gobierno de la Ciudad de México. (2024). *Secretaría de Movilidad*. Obtenido de <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/secretaria>

Gobierno de la Ciudad de México. (2024). *Servicios de transportes eléctricos*. Obtenido de Acerca de: <https://www.ste.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de>

Medina, S. (11 de enero de 2011). *LATAM*. Obtenido de El transporte público en la Ciudad de México: incentivos a la ineficiencia: <https://distintaslatitudes.net/archivo/el-transporte-publico-en-la-ciudad-de-mexico-incentivos-a-la-ineficiencia>

Pacheco, L. (2 de marzo de 2013). *Cool GRAPHIC*. Obtenido de <https://coolgraphic.wordpress.com/author/aluis1/>

Roth, A. (2009). *POLITICAS PUBLICAS. FORMULACION, IMPLEMENTACION Y EVALUACION*. Bogota: Ediciones Aurora.

Saavedra, D. (2022). Analizan tres grandes problemas de transporte en la CdMx. *Gaceta UNAM*, 59.

SEMOVI. (2019). *Plan estratégico de género y movilidad* . Obtenido de Necesidades y patrones de viajes específicos de las mujeres: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>

Vargas, A. (2007). ANALISIS DE LAS POLITICAS PUBLICAS. *PERSPECTIVAS*, 11.

ViaDF. (2017). *Buscador del transporte público-Ciudad de México*. Obtenido de Transporte público de Milpa Alta: <https://viadf.mx/directorio/ciudad-de-mexico/milpa-alta>