https://doi.org/10.24275/uama.7004.13638

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

Unidad Azcapotzalco

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

Maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas

La evolución de los modelos de paraderos en cuanto la gestión, diseño y usos: el caso del CETRAM Cuatro Caminos y CETRAM San Lázaro

Presenta: Anahi Geraldine Portillo Covarrubias

Tesis para obtener por el Grado de Maestra en Planeación y Políticas Metropolitanas

Miembros del Jurado:

Director: Dra. Guénola Françoise Madeleine Capron

Sinodales: Dra. Ruth Pérez López

Dra. Blanca Rebeca Ramírez Velázquez

Ciudad de México, marzo de 2024.

“Esta tesis fue elaborada con el apoyo económico de CONAHCYT”

Índice

Introducción 3

Problemática 4

Objetivos 6

Metodología 7

1. El cambio de paradigma, hacia la movilidad en los Centros de Transferencia Modal de la ZMVM. 13

1.1. El paradigma del transporte 13

1.2. El nuevo paradigma de la movilidad 15

1.3. Del paradigma del transporte al paradigma de la movilidad en México 18

1.4. Definición de los CETRAM 19

1.5 Modelos de los paraderos 24

2. Contexto de los modelos de los paraderos 26

2.1. Primer periodo 1960-1992 26

2.2. Segundo periodo 2006-2018 31

2.3. Tercer periodo 2018-2023 35

3. Evolución de los paradigmas y modelos de los paraderos 37

3.1. Primer modelo “Corporativista” 38

3.1.1. Gestión 38

3.1.2. Diseño 41

3.1.3. Usos 42

3.1.4. El caso del paradero Cuatro Caminos 43

3.2. Segundo modelo “Público-privado” 49

3.2.1. Gestión 50

3.2.2. Diseño 52

3.2.3. Usos 53

3.2.4. El caso del CETRAM Cuatro Caminos 55

3.3. “Tercer modelo” 73
3.3.1. Gestión 73
3.3.4. El caso del CETRAM San Lázaro 76
3.3.5. Otros casos del último periodo 96
4. Conclusiones 98
5. Bibliografía 101
6. Anexos 107
6.1 Gráficos 107
6.2 Formato de encuesta para usuarios del CETRAM Cuatro Caminos 108
6.3 Guía de entrevista para servidores públicos 109
6.4 Guía de entrevista para transportistas 111
6.5 Índices de Graficas, Tablas, Mapas e Imágenes 112

Introducción

Cuando se inauguró el Sistema de Transporte Colectivo-Metro en 1969, inició una nueva forma de trasladarse en el entonces Distrito Federal. Con su expansión se implementaron instalaciones complementarias al Metro, comúnmente denominadas como “paraderos”, como se les conoció inicialmente. Surgen como una política del Estado interventor, que tenía como propósito la regulación de los diversos modos de transporte que se encontraban afuera de las estaciones del metro, sobre todo de las que eran terminales (González, 2016, pág. 2). Estos centros son definidos por la Gaceta Oficial del Distrito Federal (2021) como: “espacios en donde se conectan varios modos de transporte público y concesionado como Metro, Metrobús, trolebús, tren ligero, autobuses, microbuses, taxis, entre otros.”

Por un lado, tienen una función práctica y específica para los usuarios, que es la de facilitar su movilidad y el trasbordo de un medio de transporte a otro, puesto que transitar por estos espacios permite el acceso a los lugares de trabajo y estudio. Así, los paraderos tienen un papel fundamental en el tema del transporte y también de la movilidad. Camacho dice que estos paraderos son centros de conexión entre diferentes modos de transporte, “por sus características como acumuladores de prácticas sociales y conectores de sistemas urbanos, estos espacios representan verdaderas centralidades dentro de la Zona Metropolitana” (Camacho, 2014:15). Se convierten en lugares donde a diario cruzan personas, con diferentes intereses, destinos y experiencias que se deberían de tomar en cuenta al momento de intervenir estos espacios.

Si bien los paraderos han cumplido con la función de ayudar a las personas en su transbordo de un medio de transporte a otro, con el tiempo se han ido deteriorando debido a que no se les ha dado el mantenimiento adecuado. Los primeros paraderos en construirse fueron diseñados para una vida útil de 10 años (Panek, 2010) por lo cual ya han sobrepasado el tiempo estimado. Por ejemplo, el paradero de San Lázaro data del año 1969, pero su remodelación total apenas se empezó en el año 2022, para lo cual tuvieron que pasar 53 años. Mientras que, para el paradero de Cuatro Caminos, que data del año 1984, su remodelación se realizó hasta el 2016, así que tuvieron que pasar 32 años para que se pudiera remodelar una parte.

Debido a esta falta de mantenimiento, el deterioro de las instalaciones es inevitable y al mismo tiempo se generaron otra serie de problemáticas en torno a los paraderos. Así, para poder solucionar todas estas problemáticas se han propuesto modelos de paraderos sucesivos, distintos a la inicial, que tienen diferentes concepciones, visiones, diseño del espacio, gestión, usos y percepciones por parte de los usuarios. Para esta investigación se identificaron ciertos modelos que son significativos de un contexto socioeconómico y sociopolítico en curso.

Problemática

Si bien los primeros paraderos se construyeron como complemento a las estaciones terminales del metro, surgen con un propósito muy puntual que es regular los diversos modos de transporte en un solo espacio. En el sexenio de Gustavo Díaz Ordaz se autoriza la creación del Sistema de Transporte Colectivo- Metro y en septiembre de 1969 el Metro dio inició a sus operaciones (El Metro de la Ciudad de México cumple 50 años, 2019) y con ello la creación de estos paraderos. La construcción de estos paraderos recae en el paradigma del transporte y se repitió lo que llamamos el mismo modelo en los 48 paraderos que se construyeron en ese entonces (SETRAVI, 2014) sin tomar en cuenta si estos espacios eran aptos para todos. Este primer modelo se siguió implementando hasta la remodelación del primer paradero. Aunque lo vayamos desarrollando en el primer capítulo, entendemos por modelo como un arquetipo que es reproducido.

Si bien los CETRAM han quedado bajo diferentes administraciones, no se les dio el mantenimiento adecuado, llevando al Gobierno de la Ciudad de México a que emitiera una Declaratoria de Necesidad para el Otorgamiento de Concesiones para el reordenamiento de los CETRAM en la Gaceta Oficial del Distrito Federal (2014). A partir de esta declaratoria se han remodelado tres paraderos, dos en el Estado de México, Ciudad Azteca y Cuatro Caminos, siendo el primero Ciudad Azteca, y otro en la Ciudad de México, El Rosario. Estos paraderos presentan características totalmente distintas a los CETRAM del periodo anterior, lo que esta investigación pretende investigar.

Para el año 2017 se seguía pensando en este segundo modelo como alternativa para dar solución al deterioro de los paraderos, pero con el cambio de Gobierno en la Ciudad de México en 2018, según el Programa Estratégico de la Ciudad de México (2019) se empezó a dar una nueva visión a la movilidad y con eso, cambió la forma de dar solución al deterioro de los CETRAM. Con lo antes mencionado se podría decir que se está dando paso a lo que sería un nuevo modelo. Este tercer "modelo" (lo ponemos entre paréntesis porque es más complejo, como lo veremos más adelante) corresponde a una nueva visión política de la movilidad, que recaería en el nuevo paradigma de movilidad.

Es un hecho que los paraderos necesitan ser atendidos y remodelados, como se ha estado realizando, pero para entender cómo es que llegamos a los diferentes modelos y sobre todo a este último "modelo", es importante analizar el contexto histórico, sociopolítico y socioeconómico en el cual se construye o remodela cada paradero y con ellos comprender su evolución al pasar por un cambio de paradigma que se veía desde el transporte y actualmente desde la movilidad. Para ejemplificar estos tres modelos que aún se encuentran vigentes en la actualidad, se han escogido tres áreas de estudio, el paradero Cuatro Caminos (ala norte), CETRAM Cuatro Caminos (ala sur) y CETRAM San Lázaro. De los cuales se describirán sus diferentes concepciones, visiones, diseño del espacio, gestión, usos, así como las percepciones de los usuarios.

Por tales motivos, surgen las siguientes interrogantes que guiarán la presente investigación:

¿En términos del diseño del espacio, usos y gestión, qué características tienen los distintos modelos y cómo se ha transitado del uno al otro?

¿En qué circunstancias se ha tenido que cambiar de modelo para las últimas remodelaciones de los paraderos?

¿Cuáles son los actores que intervienen en los modelos de los paraderos?

¿A qué paradigmas económicos y sociopolíticos corresponden los diferentes modelos?

¿En términos del diseño del espacio, usos y gestión, qué rasgos siguen vigentes en el tercer modelo de los anteriores?

Objetivos

La investigación tiene como objetivo general describir los modelos que se implementan, así como el contexto histórico, sociopolítico y socioeconómico de cada modelo, en el cual se construyen y remodelan los paraderos del Sistema de Transporte colectivo- Metro, esto para poder entender la evolución de los modelos y la transición del paradigma del transporte al paradigma de movilidad en la concepción de este tipo de espacios.

*Describir los tres modelos que se han desarrollado en los paraderos seleccionados, centrándose en tres elementos que son su gestión, su diseño y adicionalmente para el caso de Cuatro Caminos sus usos; por medio de una revisión documental.

*Identificar las diferencias que existen en cuanto a la concepción, diseño del espacio, gestión y usos de estos proyectos de remodelación.

*Conocer y describir el marco legal (leyes, lineamientos y reglamentos) que esté vinculado al CETRAM Cuatro Caminos y CETRAM San Lázaro.

*Identificar a los actores involucrados en el proyecto de reordenamiento del CETRAM Cuatro Caminos y CETRAM San Lázaro, incluyendo a los chóferes (cómo cambian sus rutinas, siguen existiendo rasgos del modelo anterior en la gestión del transporte, en particular en el caso del CETRAM renovado de Cuatro Caminos), realizar un mapeo de actores.

*Conocer la perspectiva de los actores públicos sobre las remodelaciones de estos espacios y sobre las tres categorías identificadas en los modelos, así como conocer más sobre los cambios que se han dado en la concepción de estos proyectos.

*Identificar y describir los beneficios y desventajas que los usuarios perciben en el CETRAM Cuatro caminos

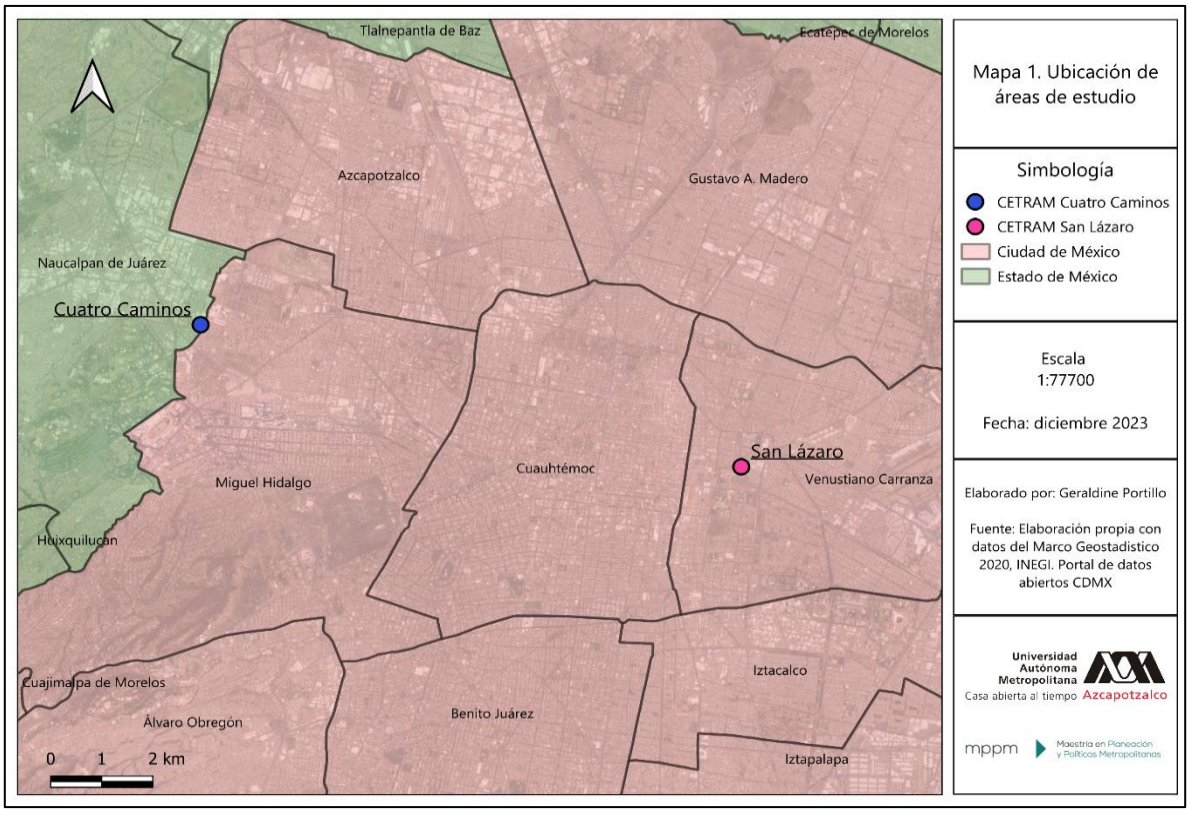
* Los resultados obtenidos pueden ser una base para un proyecto de intervención de esta índole, se puede tomar como un antecedente para implementar alguna política pública o algún programa de intervención, así como una base para futuras investigaciones.

Metodología

Para la siguiente investigación se trabajaron tres modelos (el mapa 1 indica la ubicación de dichos paraderos), con tres categorías de análisis, que fueron la gestión, el diseño y los usos. En el primer capítulo se desarrollará a más detalle sobre la idea de los modelos y sobre estas categorías y se explicará en qué consisten y que se abarcara en cada una. Para el primer modelo se seleccionó el área de estudio del CETRAM Cuatro Caminos, para más específico el “ala norte” (que no se ha remodelado), para el segundo modelo se escogió el “ala sur” (la ya remodelada). Para estos dos modelos se realizó un análisis documental de trabajos terminales, leyes en tema de movilidad, documentación oficial relacionada a la remodelación de este paradero y notas periodísticas para entender la parte de la gestión. Para lo relacionado al diseño, se realizaron recorridos de campo para poder hacer una descripción del espacio, así como de su infraestructura y para los usos se abarcó principalmente la percepción de los usuarios y el tema del comercio en estos espacios, viendo la complementariedad entre comercio y movilidad.

Para el tercer modelo, se optó para el área de estudio del CETRAM San Lázaro, por lo cual, en la categoría de la gestión, se pretendió realizar una revisión documental, esto para poder entender mejor cómo se ha llevado a cabo. El análisis se concentró principalmente en lo determinado en documentos oficiales, ya que dicho paradero se encontraba en proceso de remodelación y lo estipulado indicaba que las obras concluirían para julio del año 2023, aunque realmente se inauguró hasta noviembre del 2023, presentando un retraso de 4 meses, por lo cual no se permitió llevar la investigación como se había contemplado inicialmente. Incluso, ahora que se inauguró el edificio, faltan áreas por abrirse.

Mapa 1. Ubicación de áreas de estudio



Fuente: elaboración propia con datos del Marco Geoestadístico 2020, INEGI. Portal de datos abiertos CDMX.

Para analizar el diseño de este CETRAM de igual forma se realizó con base a la documentación oficial que existe al respecto del proyecto. Por el atraso con la inauguración, no se pudo realizar una descripción del espacio ya remodelado, ni analizar la percepción de los usuarios para el apartado de los usos.

Para ambos paraderos se buscó revisar las leyes en tema de movilidad. Esto tuvo la finalidad de identificar lo que se menciona en dichas leyes, el derecho a la movilidad, la coordinación entre autoridades y la sociedad, los criterios que se deben considerar para la construcción de la infraestructura complementaria a los diversos medios de transporte y, primordialmente, a los paraderos, así como las condiciones con las cuales tendrían que cumplir. Para este último punto fue de gran ayuda la revisión de los Lineamientos para la Administración, Operación, Supervisión y Vigilancia de los Centros de Transferencia Modal de la Ciudad de México, publicados en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México en el año 2021, ya que es el documento más reciente donde se denominan qué son los CETRAM, en

qué condiciones se deben encontrar y cuáles son sus funciones. Como indica la Gaceta, los Lineamientos “tienen por objeto establecer los términos, límites y características para la operación, supervisión y funcionamiento de los Centros de Transferencia Modal de la Ciudad de México” (2021).

Los documentos legales relacionados con el tema de movilidad son:

- Proyecto No Solicitado de Mejoramiento al Entorno Urbano de San Lázaro (2016)
- Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022)
- Ley de Movilidad de la Ciudad de México (2014)
- Ley de Movilidad del Estado de México (2015)
- Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México (2019)
- Ley de Movilidad del Estado de México (2015)
- Evaluación de alternativas para la renovación del Centro de Transferencia Modal San Lázaro (2021)
- Lineamientos para la Administración, Operación, Supervisión y Vigilancia de los Centros de Transferencia Modal del Distrito Federal (2014)
- Lineamientos para la Administración, Operación, Supervisión y Vigilancia de los Centros de Transferencia Modal de la Ciudad de México (2021)
- Ley de Contratación Pública del Estado de México y Municipios. Publicado el 23 de marzo de 2021.
- Reglamento de Operación de la Estación de Transferencia Modal Cuatro Caminos (2016)
- Licitación Pública número 44937003-001-13, Modernización de la Estación de Transferencia Modal Cuatro Caminos (2013)
- Declaratoria de Necesidad para el Otorgamiento de Concesiones para el Uso, Aprovechamiento y Explotación de los inmuebles en los que se ubican los Centros de Transferencia Modal (2014)
- Título de Concesión del CETRAM San Lázaro (2017)
- Primer modificatorio al Título de Concesión del CETRAM San Lázaro (2020)
- Segundo modificatorio al Título de Concesión del CETRAM San Lázaro (2021)

Se aplicaron entrevistas a los actores clave involucrados en los proyectos de reordenamiento, tanto para la recopilación de información de la concepción y visión de estos, así como para saber más sobre el tema de la gestión, de la coordinación con otros actores involucrados e indagar más sobre las últimas remodelaciones que se están llevando a cabo, sobre todo para entender si solamente se está implementando un único modelo. Los actores que se entrevistaron son los siguientes:

Tabla 1. Actores entrevistados

Servidores públicos	Transportistas
Subsecretario de Planeación, Políticas y Regulación, SEMOVI	2 choferes de microbuses de la ruta 43 del CETRAM Cuatro Caminos no remodelado
Asesor "A" de SEMOVI	2 choferes de combis de la ruta 34 del CETRAM Cuatro Caminos remodelado
Directora Ejecutiva del Proyecto de Ampliación, Rehabilitación y Reforzamiento de la línea 12 del Metro y líneas adicionales, SOBSE	

Fuente: Elaboración propia

Para el caso de los servidores públicos en primera instancia se tuvo acercamiento con la informante de SOBSE, la cual estuvo involucrada con el tema de la remodelación y cambio del Título de concesión del proyecto del CETRAM San Lázaro. De esta forma fue más fácil ubicar a otros servidores públicos que estuvieron involucrados en todo el proyecto, se pensaba en tener entrevistas con actores que figuraran en el Título de concesión. En este mismo sentido, es importante el acercamiento con las Secretarías involucradas para la recolección de información tanto de quienes son los actores clave, como de documentación oficial que sea de relevancia para esta investigación. Se obtuvieron 3 entrevistas con servidores públicos que aportaron bastante información con respecto al tercer modelo únicamente, puesto que estuvieron involucrados en el proceso del cambio del proyecto y les tocó presenciar las modificaciones y cambio de visión con la nueva administración de la Ciudad de México.

Por otro lado, también se aplicaron entrevistas a cuatro choferes del transporte público concesionado, dos manejaban combi y los otros dos microbuses. Se siguió las tres categorías que nos competen en la investigación (gestión, diseño, usos). Estas entrevistas solamente se aplicaron para el primer y segundo modelo, esto con la finalidad de saber si aun existían rasgos del primer modelo "corporativista" en el segundo modelo "público-privado" a pesar de las remodelaciones y conocer su perspectiva con respecto a la remodelación de los paraderos, indagar qué papel tienen en estos proyectos y saber si les benefician estos cambios. Para el caso del tercer modelo que sería San Lázaro no se pudo llevar a cabo dichas entrevistas con los choferes por que aún no se tienen elementos sobre si existen rasgos de los modelos anteriores.

En el caso del primer modelo, se entrevistó a dos choferes que se encuentran actualmente laborando en esas instalaciones del paradero del ala norte de Cuatro Caminos. Son personas que mínimo tienen 20 años manejando transporte público que llegan a esta ala; para el ala norte que fue remodelado en 2016, también se entrevistaron a dos choferes con experiencia de laborar en este espacio de por lo menos 10 años esto debido a que era importante saber cómo han cambiado sus dinámicas como antes y después de la remodelación que se realizó en Cuatro Caminos.

Finalmente, se realizó una breve encuesta a los usuarios del CETRAM Cuatro Caminos con una muestra de 100 encuestados, para conocer su grado de satisfacción y los usos que le dan al paradero remodelado, temas ya trabajados por la academia, al cual le agregamos uno menos conocido, el de la complementariedad entre las prácticas de compra y la movilidad peatonal en el CETRAM. Para esto se realizó un muestreo por conveniencia, la aplicación del cuestionario se determinó de acuerdo con las condiciones del espacio, debido a que se abarcó varios puntos del paradero Cuatro Caminos (ala norte) y CETRAM Cuatro Caminos (ala sur), el levantamiento se realizó en los últimos días de enero y primeros días de febrero, abarcando todos los días de la semana, así como diferentes horarios.

La muestra fue seleccionada aleatoriamente, puesto que, con los datos de la página de la Secretaría de Movilidad del Estado de México, se indica que el paradero tiene una afluencia de aproximadamente 250,000 personas al día. Se realizó un diagnóstico para este espacio

con el fin de conocer la opinión que tienen los usuarios con la remodelación realizada hace unos años.

La siguiente investigación está dividida en tres capítulos. En el primer capítulo se presenta la parte teórica donde se explicarán los conceptos que se retomaron para la investigación, en especial para entender la parte del cambio de paradigma del transporte al paradigma de la movilidad. También se habló de como se ha visto en la ZMVM esta transición del paradigma a otro desde la parte de gobierno, como es que se definen los Centros de Transferencia Modal y se explicará a más detalle las categorías que se utilizaron para estudiar cada modelo. En el segundo capítulo se describió todo el contexto social, económico y político de los años en los que de implementaron los diferentes modelos, abarcándolo en tres diferentes periodos. Finalmente, en el tercer capítulo se expuso a más detalle los diferentes modelos que se encontraron en las distintas áreas de estudios seleccionadas, los hallazgos que se tuvieron durante la investigación, así como de los resultados que se obtuvieron mediante la encuesta y entrevistas aplicadas.

1. El cambio de paradigma, hacia la movilidad en los Centros de Transferencia Modal de la ZMVM.

Para poder entender mejor la línea de investigación es importante hablar sobre un tema fundamental que es el cambio de paradigma del transporte al de movilidad. Por lo cual se retomarán ciertos conceptos clave que se podrán ver durante la investigación y que ayudaron a entender cómo se avanzó de un paradigma a otro y eso cómo se refleja en la evolución de los modelos de los paraderos.

1.1. El paradigma del transporte

Transporte y movilidad son dos conceptos fundamentales, que se podrían confundir e implementar como sinónimos, pero gracias a todos los avances en investigaciones, se podría decir que es más sencillo entender cómo estos dos conceptos son muy diferentes y no se pueden ver el uno sin el otro, ya que sostienen una relación y hasta cierto punto se complementan (Gutiérrez, 2013). Para el caso de esta investigación es importante primero estudiar cada concepto por separado, para un entendimiento mayor, pero conforme se avance la investigación se podrá ver cómo estos dos conceptos se han ido complementando en el caso de los paraderos y no están del todo separados.

Para empezar el concepto de transporte se venía estudiando desde los años cincuenta del siglo XX. Tal cual se planteaba originalmente desde la geografía del transporte, priorizaba una metodología cuantitativa se “limitaba a una relación de oferta y demanda expresada esquemáticamente, donde, por un lado, teníamos la cantidad de infraestructuras, medios de transporte y rutas, y por el otro, el número de desplazamientos por persona, por día, de acuerdo con modo, itinerarios, tiempo y motivo” (Moctezuma, 2003: 175). Desde esta visión era común que los estudios se enfocaran en espacios que no se consideraban dinámicos, sino más bien estáticos y donde se podían obtener resultados más generalizados. Se puede observar que se prioriza a los medios de transporte o a los flujos que se generaban por la transportación de las personas. Por lo antes mencionado se priorizaba la ingeniería para el

transporte, el mejorar los desplazamientos de un punto “A” a un punto “B”, dejando en segundo término a las personas que se movilizan (Guadarrama, Filipe & Ramírez, 2021).

Este enfoque ha prevalecido durante todos estos años y se ha mantenido hasta la actualidad. Tan solo para el caso de México se podía observar como en años anteriores la prioridad era el automóvil, la construcción de infraestructura vial y la implementación de políticas públicas que se centraran en el transporte público (Connolly, 2017: 375). También se puede observar en que el instrumento que se implementa para poder estudiar la “movilidad” en México, es la encuesta de origen y destino (EOD), que solo se aplica en ciertas ciudades del país y se limita a registrar los viajes que se realizan en transportes motorizados y no motorizados, hasta el 2017, la EOD no contabilizaba los desplazamientos a pie. Las EOD no toman en cuenta aspectos como las distancias que se recorren, el tema de género o los viajes en cadena. Se utilizan para planificar medios de transporte como la línea 12 en la EOD 2007 en la Zona Metropolitana del Valle de México. Adicional a lo antes mencionado, dicha encuesta no se ha aplicado desde el año 2017, es decir, desde hace 6 años, no contamos con datos actualizados.

Por otro lado, podemos ver cómo se han ido modificando y agregando otros elementos en los estudios de esta índole. Guadarrama, Filipe & Ramírez (2021) en su publicación hacen una recopilación de los enfoques y conceptos que se han abarcado en el tema de la movilidad. Podemos destacar que, para los años 70 se modifican los enfoques tanto metodológicos como teóricos para los estudios de movilidad, debido al surgimiento de las geografías críticas y humanistas, llevando a estudiar los efectos que tiene la movilidad en los cambios en la localización del trabajo y/o la vivienda. Luego, los estudios posmodernos llevan a otra crítica sobre la movilidad y el espacio, la más destacable sería que “el tiempo no es el único que se mueve, sino también el espacio y los agentes” (Guadarrama, Filipe & Ramírez, 2021), viendo al espacio como algo que cambia, se transforma y no es estático. Con este cambio que empezó en los años 80 se comienza a priorizar una visión antropológica del transporte y se introduce una dimensión cultural de la movilidad. Por ejemplo, se desarrollan otro tipo de investigaciones como “los no lugares” (1992), donde toma más papel el espacio y la pertenencia que tengan las personas con estos. Así podemos ir viendo cómo poco a poco se va estudiando la “movilidad” desde otras perspectivas, trayendo otras variables más de corte cualitativo a las investigaciones. Es cierto que los estudios sobre movilidad no se pueden limitar a ciertos enfoques o ciertas

variables como solamente al número de trayectos o número de flujos, más cuando las ciudades son tan dinámicas y complejas.

1.2. El nuevo paradigma de la movilidad

A partir del siglo XXI asistimos a un cambio en las ciencias sociales, en los fundamentos teóricos y la metodología de los estudios del transporte. Así, el sociólogo John Urry (2000) introduce lo que él denominó el giro de la movilidad. Surge el paradigma de la movilidad que aborda nuevos aspectos en materia de movilidad: “1) vincula las ciencias y las ciencias sociales con las humanidades, al incorporar temas estéticos, de diseño, ambientales, jurídicos, políticos y éticos, 2) considera todas las formas de movimiento, desde los corporales de pequeña escala, como la caminata, hasta escalas más grandes y las infraestructuras, los flujos financieros y laborales, 3) el movimiento no se limita a los humanos, sino a las ideas y objetos, 4) la movilidad se considera en relación con las formas del lugar, de inmovilidad relativa y de quietud, 5) se requieren teorizaciones y metodologías móviles y 6) hay un interés creciente en las políticas diferenciales de movilidad, a escala de individuos o flujos globales. Todas estas novedades y nuevos conceptos de estudiar el fenómeno de la movilidad han ayudado a poder abarcar otros aspectos que no se contemplaban” (Guadarrama, Filipe & Ramírez, 2021). El centro de estos nuevos trabajos es las personas en lugar de los medios de transporte, y a la eficiencia de los traslados se pasa a observar las prácticas sociales, cuestionando concepciones tradicionales que eran más bien estáticas y reconociendo los múltiples tiempo-espacios en los que se puede desarrollar la vida social (Jirón e Imilán, 2018)

De acuerdo con Jirón e Imilán (2018), y como se mencionó, existía un predominio en la tendencia de estudiar la movilidad desde un enfoque más estático, donde primordialmente se centraba en el transporte e infraestructuras, además que solo se reducía a observar el movimiento como un desplazamiento de un punto a otro. Cuando la movilidad es mucho más compleja, se entiende que en este caso no podemos limitarnos a estudiar solo temas como las distancias o recorridos que realizan las personas para poder realizar sus actividades cotidianas, sino que tiene que incluir aspectos como las barreras a la movilidad, el papel que tiene el tiempo y espacio en la movilidad, las actividades que se realizan

mientras una persona se traslada de un punto a otro, la accesibilidad, el tema de la seguridad, etc. Este cambio de paradigma ayuda a visibilizar otras variables de corte cualitativo al momento de estudiar a los CETRAM. Se puede poner en el centro del análisis al usuario, puesto que ellos y ellas son de los que más utilizan estos espacios; es valioso estudiar la movilidad cotidiana como las experiencias, para poder entender las dinámicas que surgen en estos espacios y en el caso más específico para esta investigación, ver si las remodelaciones que se realizan realmente cumplen con su función, de ser paraderos seguros, eficientes y que faciliten la transportación de los usuarios.[1] A continuación se mencionaran algunos conceptos clave que ayudaran a desarrollar esta investigación, todos referente a los Centros de Transferencia Modal.

1. Intermodalidad. Se entiende por intermodalidad al cambio de un modo de transporte a otro. En el caso de los CETRAM en la Zona Metropolitana de México, este concepto tiene un papel importante, puesto que podemos ver a los paraderos como infraestructura que facilita el cambio de transporte por las personas. La intermodalidad puede ser vista desde el paradigma del transporte, pero también desde el paradigma de la movilidad, cuando se consideran las barreras a la movilidad, las experiencias de los usuarios, etc. (Jirón e Imilán, 2018). Para el caso de los paraderos se podría observar las condiciones en las que se encuentra el espacio, si cuentan con un diseño universal, si son accesibles para todo tipo de usuarios, el tema de la señalética, la seguridad, la limpieza y si existe una buena conexión entre un modo de transporte a otro, todos temas que se inscriben dentro del paradigma de la movilidad.

2. Infraestructura para la movilidad. Los Centros de Transferencia Modal, como se había comentado, son infraestructura para la movilidad, que se integran en la red de transporte público y podemos ver cómo hay un cambio en la forma en cómo se estudia la infraestructura, pasando de analizar solo su diseño y considerarlos sólo como un objeto inerte, a analizarlo desde sus usos, percepciones y significados. “Por lo tanto, su historia no es solo sobre el momento de creación, planificación y construcción, sino también sobre sus usos, significados y mantenimientos a lo largo

[1] Esto de acuerdo con los lineamientos publicados en la Gaceta Oficial del Distrito Federal (2014), véase en: https://www.transparencia.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5f2/9ae/501/5f29ae50147d0527230748.pdf

del tiempo” (McCallun & Zunino, 2023). Los mismos autores indican que es posible estudiar la infraestructura como algo social, donde cada persona va a tener una experiencia e interpretación diferente, tanto para las personas que los usan, así como para las personas que están bajo la gestión de estos.

3. Movilidad y comercio. El comercio ha estado ligado al tema de los CETRAM y no es algo reciente. Desde los primeros paraderos podemos observar cómo de cierta forma ha estado presente, tal vez desde un ámbito más informal, pero se ha prevalecido y generalmente se relaciona con la venta de alimentos. Bakic (2023) menciona que, en muchos espacios destinados a los viajes, como lo son terminales de autobús, aeropuertos, gasolineras y como en este caso los Centros de Transferencia Modal, pueden verse puntos de consumo de alimentos de manera informal o formal y tienen un papel importante en la movilidad cotidiana de muchas personas. Esto es parte de la dinámica de los CETRAM que están asociados con el tema de la venta de alimentos y aunque se han ido modificando ciertos paraderos, sigue prevaleciendo el tema del comercio ya sea de tipo informal o formal. Sin embargo, originalmente los paraderos no estaban pensados para verse como puntos de venta, se ha ido modificando su visión hasta pasar a ciertos CETRAM donde adquieren una esencia primordialmente comercial, llevándolos a otro nivel donde no solo encontramos comercio de alimentos, sino también al establecimiento de locales comerciales formales donde se puede encontrar variados servicios como puntos de entretenimiento y centros de abastecimiento. Aunque para el caso de esta investigación el comercio no es un tema central, sí es importante mencionarlo porque ahora es parte de los paraderos. Comercio y movilidad son dos variables que no deberían de estar peleadas, sino al contrario se pueden complementar para el beneficio de las personas que utilizan estos espacios. En efecto, el comercio necesita flujos de clientes y los alimentos y el comercio en general es un servicio a la movilidad.

1.3. Del paradigma del transporte al paradigma de la movilidad en México

Para el caso de México o más específico para la Zona Metropolitana del Valle de México se habla de una transición del paradigma del transporte al de movilidad. Primero se habla del "derecho a la movilidad" desde la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la ciudad en el año 2010, donde se estipula que todos los habitantes de la Ciudad de México deben de tener "derecho al transporte público y a la movilidad urbana". A finales del 2012 la VI Legislatura de la Asamblea Legislativa del DF (ALDF) agrega la palabra "Movilidad" a la Comisión del Transporte y Vialidad. Siguiendo con el derecho a la movilidad en 2013 la Comisión de Derechos Humanos del DF realizó el Foro Internacional sobre el derecho a la movilidad. Para julio de 2014 se le cambia el nombre a la Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI) por Secretaría de Movilidad. El derecho a movilidad es incorporado a nivel estatal por primera vez en 2014, en la Ley de Movilidad del Distrito Federal (2014) y en diciembre de 2014 la Cámara de Diputados aprueba reformas a los artículos 11 y 73 de la Constitución para que así se pueda asegurar el derecho universal a la movilidad (Connolly, 2014). Ahora a nivel federal el derecho a la movilidad se estipula en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, recientemente se agregó un párrafo en 2020, que indica que "toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad." (art. 4) y recientemente se expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV, 2022).

Como se mencionó anteriormente, el estudio de la "movilidad" desde el paradigma del transporte ha prevalecido en diferentes administraciones de gobierno al darle más peso al automóvil o solo limitándose a la construcción de vialidades para el transporte público o automóviles. Connolly (2014) menciona la gobernanza para el automóvil, refiriéndose a todas las políticas y prácticas que se promovieron para el uso y adquisición de un vehículo, esto reflejado en los bajos costos, como los subsidios en la gasolina. Se puede observar cómo inician estos intentos por querer introducir el nuevo paradigma a la movilidad al discurso del gobierno. Se empieza por cambiar ciertas terminologías en la administración de Marcelo Ebrard (2006-2012), como fue el caso de la Secretaría de movilidad y también entender que la movilidad implica mucho más que solo moverse de un punto a otro, sino que necesita analizar lo que la gente hace mientras viaja, las relaciones sociales, así como considerar a las personas que viajan en diferentes modos y tomar en cuenta los recorridos

que se realizan a pie. Además, se tiene que tomar en cuenta que la movilidad se debe ver como un derecho humano, que se debe de garantizar a todos. “Lo que se gobierna en materia de movilidad debe abarcar las políticas, programas, acciones de promoción y protesta, legislación, espacios y prácticas cotidianas en torno a todos los medios de movilización, incluidos los traslados en automóvil particular y a pie, los impactos ambientales y sociales de los mismos servicios y de su construcción, así como las causas y efectos de los diferentes modos de traslado de la población.” (Connolly, 2014: 4). Estos cambios se han visto a nivel federal y estatal. Se tienen que tomar en cuenta otras variables al momento de contemplar la movilidad, como el tema del género, la violencia, las relaciones de poder, el nivel adquisitivo de las personas, entre otros.

Ahora en específico para los Centros de Transferencia Modal, se veía que la prioridad era el transporte público. Principalmente importaba que estos estuvieran en orden sin importar si los paraderos eran espacios para todo tipo de usuarios, sin considerar el tiempo de los traslados o sin tomar en cuenta otros aspectos como el comercio en estos espacios. Pero con el deterioro de estos espacios fueron entrando otros temas al juego, como el comercio informal, la apropiación del espacio público, la intermodalidad, la permanencia de los usuarios en estos espacios, entre otros; así como diversas problemáticas de seguridad, accesibilidad, comodidad, señalización en el espacio, etc. En el año 2018, con la última administración de la Ciudad de México, se mencionó en documentos oficiales como el “Programa de gobierno 2019-2024” o en la “Evaluación de Alternativas para la renovación del Centro de Transferencia Modal San Lázaro” que este cambio de paradigma hacia la movilidad priorizaba al usuario por encima de la infraestructura o del transporte público. Más adelante se hablará de cómo se ve reflejado este cambio de paradigma desde el gobierno y cómo esto modifica la visión de las remodelaciones de los CETRAM.

1.4. Definición de los CETRAM

Para este apartado daremos una revisión a la definición de los Centros de Transferencia Modal que podemos encontrar en las normativas vigentes, como sería el caso de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México (2014) y del Estado de México (2015), así como en documentos oficiales como es el caso de las Gacetas Oficiales.

Los Centros de Transferencia Modal (CETRAM), coloquialmente conocidos como paraderos, tienen un papel fundamental en el tema de la movilidad, puesto que son considerados infraestructura para la movilidad. Inicialmente tienen una función muy simple que es ayudar a las personas a cambiar de un modo de transporte a otro, son instalaciones complementarias que para este caso podemos encontrar normalmente en las estaciones terminales del Sistema de Transporte Colectivo-Metro y al paso del tiempo se han ido complejizando, tanto en su concepción como en su construcción.

Para esta investigación ha sido un tanto difícil el determinar cómo nombrar estos espacios, puesto que podemos encontrar múltiples denominaciones. Adicionalmente, otra dificultad sería que estos paraderos no se concentran en una sola entidad que sería la Ciudad de México, sino que podemos también encontrarlos en la entidad del Estado de México, por lo cual implica un cambio de denominación, en efecto, hay una distinción en documentos oficiales donde se les nombra de diferente forma.

Para el caso de Ciudad de México la construcción de los paraderos como infraestructura complementaria a las estaciones del metro, han pasado por múltiples cambios en su administración. En un inicio (1969) y hasta 1993 fueron administrados por el Sistema de Transporte Colectivo Metro. De 1993 a 1994 estuvieron a cargo de las Delegaciones políticas, en 1995 pasa a SETRAVI. En 1997 su administración pasó a la Dirección General de Servicios al Transporte. El cambio de denominación de paraderos a Centros de Transferencia Modal se da en 1999, que es cuando su administración pasa a la Dirección General de Planeación y Vialidad ya como dirección CETRAM. En 2010 se creó la Coordinación de Centros de Transferencia Modal del Distrito Federal, la cual sería la única responsable de administrar, operar, supervisar y vigilar estos espacios (Gaceta Oficial del Distrito Federal, 2014). Con la expansión del sistema metro los CETRAM llegaron hasta al Estado de México, lo cual implicaba una coordinación entre ambas entidades para poder administrar estos espacios, pero es un poco confuso identificar el momento exacto en qué este acuerdo entre entidades se termina y ahora ciertos paraderos quedan bajo la administración del Estado de México, como es el caso de Cuatro Caminos y Ciudad Azteca.

Podemos observar este cambio en el momento que la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) solamente considera como CETRAM a todos aquellos que se encuentran en la Ciudad de

México, excluyendo a los que se encuentran en el Estado de México, sin importar que tengan las mismas funciones y sigan siendo infraestructura complementaria del Sistema de Transporte Colectivo— Metro. En los documentos oficiales también se hace una distinción en la denominación de los paraderos, quedando como CETRAM los de la Ciudad de México y Estación de Transferencia Modal (ETRAM) los que se encontraban en el Estado de México, pero de acuerdo con las Leyes de movilidad de ambas entidades se puede observar que se les denomina de la misma forma y no hay un cambio en cuanto a su definición. Adicional a esto, en el "Reglamento de Operación de la Estación de Transferencia Modal Cuatro Caminos" el paradero se reconoce de inicio como Centro de Transferencia Modal. Por lo cual en esta investigación se nombrará a todos los paraderos de esta índole que se encuentren en la Zona Metropolitana del Valle de México, como CETRAM, sin hacer ningún tipo de distinción por su ubicación. Actualmente los CETRAM pertenecientes a la Ciudad de México quedan bajo la administración del Organismo Regulador de Transporte creado en 2021.

Tabla 2. Definición de CETRAM en documentación oficial.

Definición de los Centros de Transferencia Modal			
Ley de movilidad de la Ciudad de México, 2014	Ley de movilidad del Estado de México, 2014	Gaceta Oficial de la Ciudad de México 2021	Reglamento de operación de la Estación de Transferencia Modal Cuatro Caminos, 2016
"Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte." (art. 9)	"Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte." (art. 2)	El espacio físico que forma parte de la infraestructura urbana, donde confluyen diversos modos de transporte terrestre de pasajeros, destinados a facilitar a las personas el transbordo de un modo a otro para continuar su viaje, estableciendo como origen-destino el servicio público de transporte de pasajeros en cualquiera de sus modalidades.	"Es el espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte."

Elaboración propia con información de LCDMX, LMEM, GOCDMX y ROETRAM

Un CETRAM, de acuerdo con los Lineamientos para la Administración, Operación, Supervisión y Vigilancia de los Centros de Transferencia Modal de la Ciudad de México (2021), se conforma por:

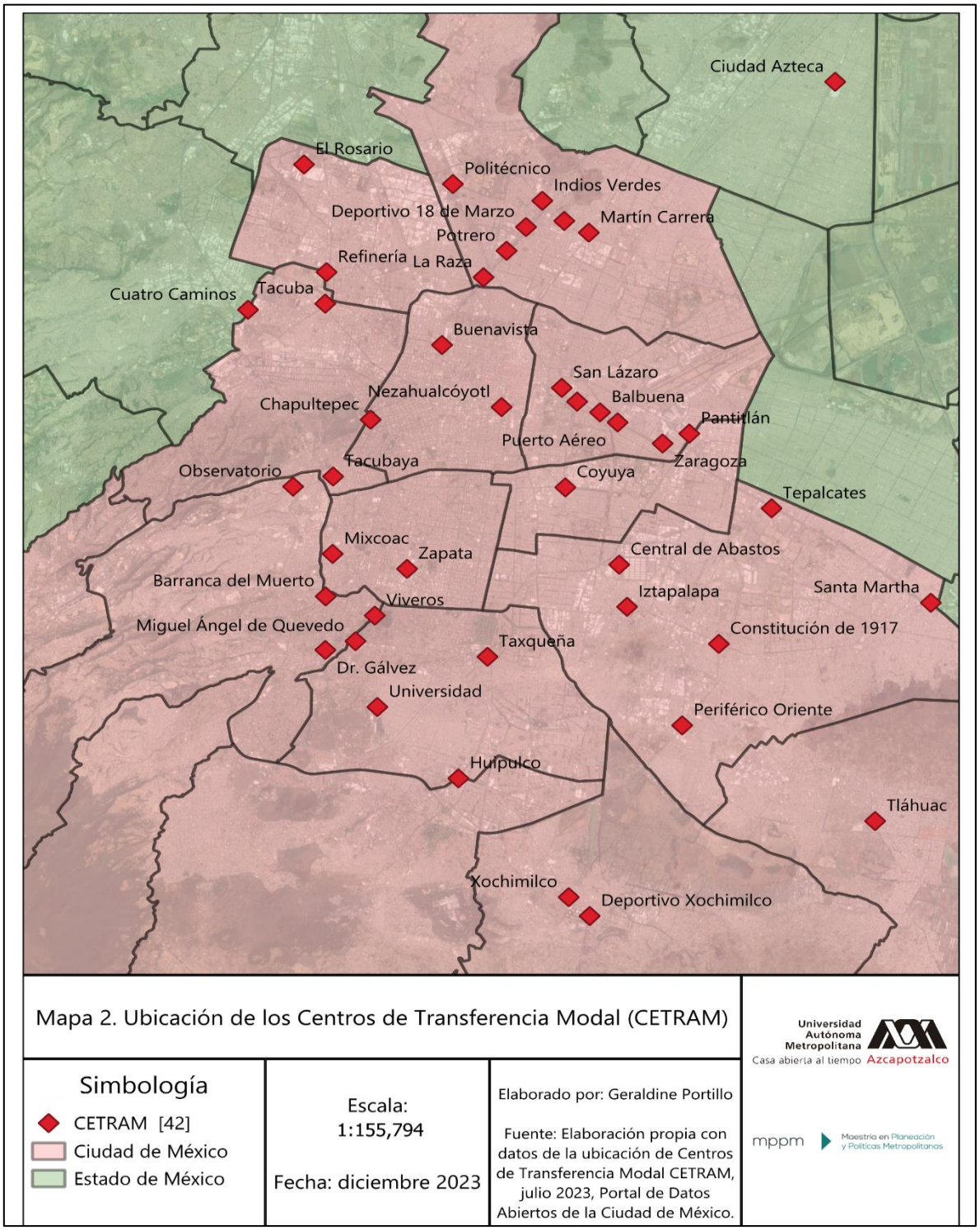
- Área potencial comercial (APC): Es el espacio donde se puede dar la explotación de actividad comercial;
- Áreas reservadas: son ciertas áreas destinadas a garantizar la accesibilidad para todos los usuarios;
- Áreas de transferencia modal (ATM): Es el espacio físico con infraestructura que ayuda a la conexión de los usuarios con los diferentes modos de transporte;
- Áreas de transferencia modal provisional (ATMP): Es el espacio físico que se destina a la prestación del servicio de transporte público en los CETRAM que se encuentren en remodelación u obras con alguna concesión vigente.

Otro cambio que podemos identificar es la disminución en el número total de los CETRAM. Para el año 2014, la entonces Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI) indicaba que en el Distrito Federal existían 48 Centros de Transferencia Modal, sin incluir el paradero de Ciudad Azteca ni el paradero de Cuatro Caminos. Por su parte, en un estudio del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) “Megacentralidades” de Sol Camacho (2014) indica que existen 49 paraderos, podemos observar que se toman en cuenta los paraderos que están en el Estado de México, pero también otros paraderos que no necesariamente encontramos en las estaciones terminales del Sistema de Transporte Colectivo-Metro.

Para el año 2024, en la página de la SEMOVI, solamente se contemplan 37 CETRAM, excluyendo nuevamente a los dos paraderos antes mencionados, pero como se comentó, eso es más que nada por el tema de la administración. Esta reducción en la identificación de los CETRAM se puede deber al hecho de que son espacios más complejos, de acuerdo con Reyes (2017) deben de existir ciertas características para que un CETRAM se diferencie de un simple paradero de transporte público, como son la “integración multimodal, integración social, integración urbana y la inversión participativa.” (Reyes, 2017: 30). Adicionalmente se quitaron algunos CETRAM que ya no están en uso como es el caso de Acatitla. El siguiente mapa muestra la ubicación de los Centros de Transferencia Modal según el portal de datos abiertos de la Ciudad de México, que todavía contempla 40 y se

agregan dos más que serían los CETRAM que encontramos en el Estado de México (Cuatro Caminos y Ciudad Azteca).

Mapa 2. Ubicación de los Centros de Transferencia Modal (CETRAM)



Fuente: Elaboración propia con datos del portal de datos abiertos de la Ciudad de México, julio 2023

Así mismo y retomando el trabajo del ITDP (2014), agregaría el hecho de que son puntos de encuentros, donde a diario se cruzan grandes flujos de personas, existen transacciones, intereses, destinos distintos y momentos. Los CETRAM pueden verse como nodos de transporte público y también como nudos o contenedores de dinámicas sociales, (Camacho, 2014) y que se puede ampliar más su concepción por el hecho de que actualmente algunos Centros de Transferencia Modal ya no son solo vistos como puntos de conexión para la movilidad, sino también como puntos de consumo y entretenimiento.

1.5 Modelos de los paraderos

Ahora, antes de avanzar, es importante destacar que para esta investigación se considera que los CETRAM han seguido distintos modelos a lo largo del tiempo y primero hay que explicar qué es lo que entendemos por modelos. Por lo cual de primera instancia aclararemos a que se hace referencia por modelo. Se entiende como “un prototipo que sirve de referencia y ejemplo para todos los que diseñan y confeccionan productos de la misma naturaleza.” (Pérez, 2021). Así que desde un inicio se veían estos modelos como algo que se podía reproducir al momento de la construcción de los CETRAM, compartiendo características muy similares en cuanto a su diseño, organización, concepción y la forma en que los usuarios utilizaban estos espacios.

Asimismo, comparten principales rasgos o elementos y características que son significativos de un contexto económico y sociopolítico. Todos los modelos corresponden a un paradigma, que puede ser al del transporte o al de movilidad, de hecho, hay un punto de transición entre ambos paradigmas. Entonces, por lo antes mencionado, y desde nuestra propia definición, se llama modelo a la representación sintética de las diversas características en cuanto gestión, diseño y usos, que se pueden presentar en los paraderos. Se podría decir que es una tipología que nos ayuda a agrupar a los paraderos que comparten similitudes para su mejor entendimiento.

En esta investigación se identificaron en un inicio dos modelos muy característicos que al menos podíamos ver en varios Centros de Transferencia Modal, además que correspondían muy bien a cierto contexto socioeconómico y sociopolítico. De estos modelos se hablará a

detalle más adelante, pero el término de modelos fue algo que se fue trabajando durante toda la investigación hasta llegar al análisis de documentos oficiales más recientes y con las últimas remodelaciones realizadas en los CETRAM. Revisando la información sobre los CETRAM más recientes, se identificó lo que sería un tercer modelo que corresponde al paradigma de la movilidad. Hablamos de diferentes modelos por el hecho de que, al pasar los años, desde que se construyó el primer paradero del Sistema de Transporte Colectivo-Metro, se han modificado el diseño urbanístico, los actores que están involucrados, las condiciones económicas y políticas en las que se encuentra el país.

Otro aspecto que mencionar es cómo se analizaron estos diferentes modelos. Se tomó la decisión que para el caso de esta investigación y por el alcance que tiene, se retomarían ciertas categorías al momento de hablar de los modelos de los paraderos. Puesto que los paraderos o CETRAM implican variados aspectos, sería complicado poder abarcar todos en una sola investigación, por tal motivo se pensó en solamente retomar tres categorías de análisis fundamentales.

Primero tenemos la categoría de la “Gestión”; se centrará en el análisis de los actores que estuvieron involucrados en los diferentes modelos, las diferentes administraciones que han tenido bajo su cargo a los paraderos, la normatividad, leyes, lineamientos y reglamentos vinculados al CETRAM. También se consideran la coordinación entre los diferentes actores y las concesiones, la participación de los actores públicos y privados en estos proyectos, lo que se indica en los documentos oficiales, en cuanto a qué se propone resolver con las remodelaciones de los paraderos.

En segunda instancia está la categoría del “Diseño”; para el diseño se pretende principalmente determinar las diferencias de la producción material y organización de los espacios físicos, puesto que para los diferentes modelos hay diferencias muy notorias en cómo se ven estos espacios y en el impacto que tiene el diseño en los usuarios, esto solo abarcando el aspecto físico.

Por último, la categoría de “usos” permite acercarse a lo que hacen los usuarios que transitan por estos espacios y describir cómo el uso de estos espacios es diferente de acuerdo con el modelo al que pertenezca el paradero y cómo los usuarios perciben estos diferentes modelos de paraderos.

2. Contexto de los modelos de los paraderos

El siguiente capítulo tiene como objetivo identificar el contexto tanto socio económico como socio político que se desarrolló en los diferentes periodos en los que se implementaron los tres modelos de paraderos. Recordemos que estos han abarcado varios años en la historia de México, iniciando oficialmente en 1969 hasta la actualidad. Se pensó en trabajar en tres diferentes periodos para hacerlo más entendible, aunque es importante mencionar que no necesariamente los modelos de paraderos se implementaron en un solo periodo. La finalidad es simplemente describir qué estaba pasando al momento que se desarrollaban los diferentes modelos de los paraderos, para poder entender mejor sus características y explicar por qué consideramos que corresponden a modelos que corresponden a distintos paradigmas.

2.1. Primer periodo 1960-1992

Durante la Segunda Guerra Mundial, México en un principio no desempeñó ningún papel en el conflicto. Estados Unidos estableció un vínculo muy significativo con el país para que se le brindara los recursos necesarios que en ese momento se requerían. En 1942, México se unió al conflicto después de que dos buques petroleros se perdieran en un ataque de un submarino alemán, pero, no hubo impacto negativo para el país, ya que no jugó un papel destacado en el conflicto, sino que se benefició de la demanda de ciertos productos (como uniformes, textiles, materias primas) que en ese momento no estaban disponibles, dejando a México a cargo de su producción (Escalante Gonzalbo, y otros, 2008).

En aquella época la industrialización del país jugó un papel importante, a esta estrategia se le denominó sustitución de importaciones, según la publicación “Nueva Historia Mínima de México” (2008), esta estrategia protegía principalmente a los productores nacionales de la competencia internacional. Durante este período, las relaciones entre México y Estados Unidos mejoraron significativamente debido a las condiciones de tiempos de guerra y a la creación de varios acuerdos que trataban, entre otras cosas, de deudas con un país fronterizo, también de cuestiones comerciales y petroleras.

Debido al auge que vivió el país, la gente trabajadora recibió varios beneficios. Esto incluyó la creación del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS). Se puede observar que el gasto gubernamental, fundamental para México, estaba aumentando, generando inversiones en electricidad, hospitales, carreteras, escuelas y servicios públicos. Se menciona la Segunda Guerra Mundial porque sentó un precedente que estableció las bases de un período de crecimiento económico. Como ya se mencionó, la parte fundamental es la industrialización, que conducirá a la modernización del país y la urbanización de varias ciudades, cuya superficie y población crecieron rápidamente. La publicación Nueva Historia Mínima de México (Escalante Gonzalbo, y otros, 2008) menciona que la población se triplicó entre 1930 y 1970. La mayor parte de la población se trasladó a las ciudades y abandonó el campo en busca de mejores oportunidades y condiciones de vida. Posterior a 1970, el gobierno mexicano comenzó a sensibilizar a las familias sobre la planificación familiar para controlar el crecimiento demográfico.

En este primer período es importante la década que va desde los años 60 hasta finales del siglo XX, años que abarcan aproximadamente el primer modelo de paraderos. Este primer período se inicia en el marco del modelo de “Desarrollo Estabilizador”, que duró de 1940 a 1970. Lomelí (2012) afirma que este es el período de crecimiento más largo que ha experimentado el país desde la independencia. Si bien hubo aumentos salariales, estos se concentraron entre las personas que trabajaban en las grandes ciudades y principalmente entre las personas que estaban empleadas en la industria. Eran los mismos que más se beneficiaban por las intervenciones del Estado en cuanto al sector salud y educativo, con la expansión de la educación pública.

Para el año 1946 Miguel Alemán resulta ser presidente electo, él seguiría con la industrialización del país y se preocuparía por el crecimiento empresarial. Así con el presidente Adolfo López Mateos (1958-1964), se seguía con la idea del crecimiento del país mediante el crecimiento del mercado interno. Entre los tantos cambios que se estaban teniendo en las ciudades, uno que es importante mencionar es el incremento del uso del automóvil, que en el periodo de 1930 a 1970 aumentó de 63,000 a 1,200,000[2]. Es

[2] Escalante Gonzalbo, P., García Martínez, B., Jáuregui, L., Zoraida Vázquez, J., Speckman Guerra, E., Garciadiego, J., & Aboites Aguilar, L. (2008). Nueva historia mínima de México ilustrada. México: Colegio de México.

importante puesto que, cambió la forma en cómo se movilizaba la población y no solo por la cuestión de las personas con mayores ingresos que podían adquirir un automóvil; también seguía la población que se trasladaba usando transporte público. Un gran cambio que surgió fue la forma en cómo se movilizaban por la implementación del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Este nuevo sistema fue implementado en el sexenio de Gustavo Diaz Ordaz (1964-1970), previo a la inauguración del Metro, la situación en el país era compleja, desde la protesta de estudiantes el 02 de octubre de 1968 hasta la realización de los Juegos Olímpicos (12 octubre 1968). La decisión de implementar el Sistema de Transporte Colectivo Metro se llevó a cabo en este mismo año con la línea 1 que iniciaría sus operaciones en 1969, era destinado a la población que vivía en la periferia de la ciudad. “El objetivo principal del metro era unir puntos importantes del centro de la ciudad con las periferias, por lo cual las primeras líneas en construirse deberían de estar interconectadas y configurar un círculo en torno al centro” (Vargas, 2017: 216). Por la crisis presentada en los años 70’s, su construcción quedó interrumpida y se reanudó hasta finales de esa década, terminando todas las líneas (de la línea 1 a la B) hasta inicios del año 2000. Posteriormente se agregaría la línea 12 en el año 2012.

Antes de que se construyera el metro, el modo más común que tenían las personas para transportarse en la ciudad era a través de las diferentes rutas de peseros. De acuerdo con lo descrito por Navarrete y Andrade en 2010, en los inicios, esta forma de transporte carecía de una administración adecuada. Originalmente era dirigido por organizaciones cooperativas, pero hacia la década de 1960, el gobierno buscaba resolver los problemas que se estaban generando con el transporte público, enfocándose principalmente en reorganizar y regularizar los recorridos (Navarrete & Andrade, 2010: 42). Durante las décadas de 1970 y 1980, como se mencionó, hubo una gran inversión en la expansión de la infraestructura del transporte público. Fue en este período cuando tuvieron sus inicios los CETRAM, cuyo propósito principal era contar con espacios donde se pudieran concentrar los diferentes medios de transporte para ayudar a las personas a cambiar de un modo a otro. Al mismo tiempo, también se buscaba regular el transporte público debido a la creciente demanda de la población por desplazarse a causa de la gran expansión urbana. Esto requería un número considerable de unidades de transporte, ya que cada vez más gente necesitaba trasladarse para trabajar, estudiar o realizar otras actividades. Los

CETRAM ayudaron a organizar de mejor manera la llegada y salida de las diversas unidades del transporte público, así como a facilitar la conexión entre ellos para quienes debían continuar su viaje.

Debido a la alta demanda de contar con más unidades de transporte público, el gobierno se ve imposibilitado de brindar alguna solución. González (2016) señala que cuando el Estado no puede resolver estos problemas, debe crear las condiciones necesarias para que algún particular lo proporcione, mediante una concesión, surgiendo así el transporte público concesionado. Lo que más definió la implementación de las concesiones en el transporte público fue su tipo de gestión, denominada corporativista y entendida como "una forma de organización social, política y económica de tipo colectivista donde las unidades de decisión son corporaciones y no personas, una doctrina que justifica la organización del sistema económico por medio de asociaciones de trabajadores, empresarios, profesionales, etc. subordinados de algún modo al poder político que integrarían." (Narváez, 2007). Al momento de realizar concesiones para el transporte público, se nombraron ciertos líderes que ayudarían a que se respetaran y se acataran las reglas establecidas, con una dinámica corporativista donde los líderes serian un intermediario entre los grupos sociales organizados (que serían los choferes) y las autoridades. Es por ello por lo que el corporativismo toma un papel importante en la forma de administración de las diferentes rutas del transporte público. González (2016) indica que entre parte de las reglas estipuladas en las concesiones que se otorgaban, había algunas establecidas por los líderes sin que hubiera una participación de las autoridades. Entre otras estaban el establecimiento de las cuotas que cada chofer debe entregar a los dueños, las cuotas que los choferes deben de dar a los checadores que se encuentran en los paraderos y estas cuotas están más bien destinadas a que el concesionario tenga ciertas ganancias (González, 2016: 34).

Por otro lado, es importante reconocer que los beneficios generados durante este período de crecimiento no se distribuyeron de manera equitativa entre toda la población, ya que se concentraron principalmente en las grandes ciudades y solo algunos sectores tuvieron acceso a ellos. De acuerdo con lo explicado por Gurrola en 2020, aunque los obreros y campesinos recibieron algunos beneficios, sus condiciones de vida realmente no mejoraron mucho, por lo que surgió el descontento que llevó a realizar algunas manifestaciones para exigir un mayor apoyo por parte del gobierno. Un ejemplo de esto fue la huelga de los

trabajadores ferroviarios en 1959, la protesta de los médicos en 1964 y, como se mencionó anteriormente, la protesta estudiantil de 1968. (Gurrola, 2020: 15). El año de 1973 se considera el fin de la era dorada de la posguerra. Es notorio el agotamiento del modelo de desarrollo vigente desde 1930 y se inició durante un período de crisis general, razón por la cual se creó este modelo de desarrollo. Un modelo llamado "Desarrollo Compartido" vio cambios importantes en la política fiscal y monetaria. Gurrola (2020) nos indica que el gobierno utilizó el gasto público en los procesos de industrialización que se venían desarrollando desde años atrás, así México pasó a “tener hoteles, compañías de aviación, de telefonía y hasta bancos”, a un gobierno empresario, a raíz del crecimiento del sector terciario. Pero se llegó al punto donde el país se empezó a endeudar con bancos nacionales y extranjeros, Además, el peso se depreció frente al dólar en 1976 y alcanzó su punto más significativo en 1982. Este punto fue importante porque se reflejó en la confianza en el gobierno, lo que provocó la fuga de capitales.

La política comercial tuvo un sentido más proteccionista, debido al proceso de industrialización que estaba pasando el país, el gobierno optó por frenar el ingreso de algunos bienes industriales que pudieran desplazar del mercado a los productos nacionales (Huerta & Chávez Presa, 2003: 59). Por otro lado, se incentivó fuertemente la inversión extranjera para alentar la participación de empresas de otros países. Parte de las facilidades proporcionadas por el gobierno a las empresas incluyó, entre otras cosas, salarios nominales, costos de producción e impuestos más bajos, así como propiedades gratis. Otro cambio importante es la política social, que se mantuvo en la etapa de crisis, pero se volvió clientelar “los programas o políticas públicas estaban encaminadas a asegurar un voto seguro para el partido en el poder, sin importar si con ella se lograba disminuir los índices de pobreza que ya comenzaba a ser preocupantes” (Gurrola, 2020: 18).

Lo más característico de este periodo fue el papel que jugó el Estado, el modelo económico hacia dentro, el “Estado Benefactor”, donde primaba el gasto público a través de las grandes intervenciones en México, como, por ejemplo, la construcción de infraestructura para movilidad, entre ellas la creación del Sistema de Transporte Colectivo Metro, que da pauta para la implementación del primer modelo de paraderos. Se podría decir que los CETRAM surgen como uno de los proyectos del Estado Intervencionista, que se caracterizó por tener una gestión de tipo corporativista. Aunque el modelo económico ya había cambiado, como

lo vamos a ver a continuación, este modelo corporativista del Estado Intervencionista se mantiene en el sector transporte, en particular en la construcción y gestión de los CETRAM, hasta la segunda mitad de la década del 2000.

2.2. Segundo periodo 2006-2018

Aunque el segundo modelo de paraderos “públicos-privados” se empezó a implementar hasta finales de la década de los años 2000, para entender por qué se llegó a este tipo de modelo hay que ubicarnos varios años atrás. Todo se remonta a inicios de la década de los 1980 con la implementación de un nuevo modelo económico. Como ya se mencionó a finales de los años 70 México estaba pasando por una situación crítica, con la devaluación del peso frente al dólar, la fuga de capitales y las crisis constantes, haciendo que la situación del país fuera muy inestable.

Este periodo parte con la presidencia de Miguel de la Madrid que abarca de 1982 a 1988. Al comienzo de su presidencia, anunció un "programa inmediato de Reorganización Económica" para pasar a un nuevo modelo neoliberal, siguiendo ciertas estrategias desarrolladas por el Fondo Monetario Internacional (Revueltas, 1993:222). México tiene relación con el FMI debido a que, para poder sobrellevar una crisis en 1980, pidió un préstamo a este organismo internacional. Sin embargo, estos préstamos están ligados a la condición de que cuando un país solicita uno debe cambiar su régimen político y elegir el modelo neoliberal. Lo más característico del modelo es la libre competencia en el mercado, la no interferencia estatal en la economía, evitar el proteccionismo, también se debe alentar la apertura al comercio exterior y se debe dar prioridad a los mercados mundiales sobre los mercados internos (Gurrola, 2020).

Un problema muy grave que hubo que afrontar fue el aumento de la inflación, ya que los salarios se vieron gravemente afectados, cayendo significativamente y el desempleo aumentando y empeorando. Como resultado, el comercio informal aumentó y mucha gente optó por emigrar ilegalmente a Estados Unidos. Al final de ese período de seis años, la inflación había aumentado casi un 160%.

Las siguientes elecciones se celebraron en 1988, cuando se produjo un repentino "fallo" del sistema de recuento de votos y Carlos Salinas de Gortari fue declarado ganador. Este sexenio vio una reducción continua del papel del Estado, recortes en el gasto público, la venta de empresas estatales como Teléfonos de México (1990) y bancos. Se abandonó el modelo de sustitución de importaciones para dar paso a la apertura comercial y las exportaciones. Con la reducción del papel del Estado, se buscaba incentivar una mayor participación de agentes privados, abriendo nuevos espacios para su participación. La privatización se llevó a cabo de una forma muy rápida, en 1982 había 1155 empresas estatales, en 1992 solo existían 239 (Revueltas, 1993: 224). En 1993 se aprobó la firma del Tratado de Libre Comercio (TLC) con Estado Unidos y Canadá para entrar en vigor el primero de enero de 1994.

A pesar de todas las medidas que se optaron los salarios no aumentaron, a finales de 1994 nuevamente se dio una devaluación del peso frente al dólar de casi 100%, afectando fuertemente a la economía del país puesto que para 1995 decreció en un 6%. Así los salarios disminuyeron más, el desempleo aumentó nuevamente y las tasas de intereses se dispararon. Para inicios del nuevo siglo, el país contaba con una población de 97.5 millones de habitantes[3]. Por primera vez fue derrotado el PRI en las elecciones presidenciales, triunfando Vicente Fox, candidato del PAN.

De acuerdo con Revueltas, la reducción del papel del Estado, así como la reducción del gasto público, trajeron varias problemáticas como “graves déficits en infraestructura, educación y salud; existe un gran atraso técnico y educativo; el control oficial de los salarios y de los precios ha contraído el mercado interno; además, la escasez de créditos y su alto costo, así como impuestos muy elevados, han impedido la modernización industrial de la pequeña y mediana industria.” (Revueltas, 1993: 223). Este déficit afectó también al sector del transporte, esto se reflejó con la quiebra de la ruta 100 en 1995, el cual era un organismo que formaba parte de la red del transporte público en la Ciudad de México, teniendo sus orígenes en 1942. Pasó a tener mayor cobertura conforme el paso de los años, pudiendo abarcar hasta un 85% de los ramales en la ciudad. Esto es hasta 1987 que es cuando se expiden los permisos para microbuses, llevando a su quiebra. Vemos como se deja el tema

[3] Escalante Gonzalbo, P., García Martínez, B., Jáuregui, L., Zoraida Vázquez, J., Speckman Guerra, E., Garciadiego, J., & Aboites Aguilar, L. (2008). Nueva historia mínima de México ilustrada. México: Colegio de México

del transporte público a mano de las diferentes concesiones para ciertas rutas y así sean otros actores los que gestionen el tema del transporte y sigan atendiendo esta demanda que la población tiene.

En el caso de las grandes inversiones para el sector transporte, se limitaron a seguir extendiendo el Sistema de Transporte Colectivo Metro, llegando hasta la construcción de la línea B en 2000 y no fue hasta la implementación del BRT (Bus Rapid Transit) en la Ciudad de México, como lo denomina Vega (2020), que se da un retorno de la gestión pública al transporte en América Latina, esto a inicios del siglo XXI, aunque el retorno viene acompañado de la intervención del sector privado. Recordemos que el concepto del BRT tiene sus orígenes en la ciudad de Curitiba en Brasil en las décadas 70 y 80.

Para el caso específico de México, se implementa por primera vez el sistema de Autobuses de Tránsito Rápido (BRT) en 2003 en León, Guanajuato y posteriormente en el año 2005 se abre el primer corredor de BRT en la Ciudad de México, mejor conocido como Metrobús (Flores, 2015). El proyecto se llevó a cabo mediante una asociación público-privada, con la empresa concesionada CISA. La reducción del gasto público y la necesidad de invertir en infraestructuras ha llevado a decisiones de aumentar la inversión privada en infraestructuras de movilidad. Esto es muy característico del modelo neoliberal, donde la presencia del Estado es limitada y, en este caso, se les da mayor peso a los actores privados a través de alianzas público-privadas. Recordemos que por las diferentes crisis que presentó el país en años anteriores se da una carencia en los recursos que el gobierno tenía para poder invertir, en este caso para el tema del transporte y movilidad, por lo que era una “mejor” opción el buscar inversión privada para poder atender estas necesidades.

Todo esto se ve reforzado en el sexenio presidencial de Felipe Calderón, el 16 de enero del 2012, se aprueba la iniciativa de ley en la Cámara de Diputados de las Asociaciones público-privadas (APP) o Proyectos de Prestación de servicios (PPS). Dicha Ley indica en su segundo artículo que;

> *“Los proyectos de asociaciones público-privada regulados por esta Ley son aquellos que se realicen con cualquier esquema para establecer una relación contractual de largo plazo, entre instancias del sector público y del sector privado, para la prestación de servicios al sector público, mayoristas, intermediarios o al usuario final y en los que se utilice*

> *infraestructura proporcionada total o parcialmente por el sector privado con objetivos que aumenten el bienestar social y los niveles de inversión en el país. Los proyectos de asociación público-privada deberán de estar justificados, así como especificar el beneficio social que ofrecerá y demostrar la ventaja financiera frente a otras formas de financiamiento" (LAPP, 2012)*

Dichas asociaciones público-privadas se utilizaron como ya se mencionó para el sector del transporte y en un caso más específico para la remodelación de Centros de Transferencia Modal. Aunque para este periodo ya estaba casi en su totalidad todo el Sistema de Transporte Colectivo Metro, a excepción de la línea 12 que se construyó en el 2012 y con ello se encontraban ya en funcionamiento la mayoría de los CETRAM. La mayoría ya contaba con varios años en funcionamiento sin ningún tipo de mantenimiento adecuado, por lo cual eran espacios deteriorados y que debían de ser intervenidos. Para poder atender las variadas problemáticas que tenían los CETRAM, se optó por implementar asociaciones público-privadas para remodelar estos espacios. Se hizo mediante un proceso de licitación donde se indicaban las bases para poder participar en estos proyectos de remodelación. El actor seleccionado obtendría una concesión por 30 años para invertir e intervenir en estos proyectos, pero el sector público no tendría control sobre el diseño, los materiales utilizados, la estética y otros aspectos del CETRAM intervenido. No se tienen en cuenta ni el contexto espacial ni las necesidades del usuario a la hora de implementar estas remodelaciones. De acuerdo con Hernández (2018) se deja a criterio del actor privado todos los elementos de diseño, administración y atención al usuario.

Se ha criticado este tipo de asociaciones, puesto que, en el caso de los CETRAM, han beneficiado principalmente a los actores privados, al momento de convertir estos espacios en centros comerciales y dándoles un sentido más comercial al espacio, dejando en segundo plano la movilidad de los usuarios. Por otro lado, se ha hablado sobre cómo estas asociaciones solo han fomentado la privatización de los espacios públicos o en este caso la privatización de los espacios del transporte público (González, 2016).

Lo más característico de este periodo fue el cambio hacia este modelo económico neoliberal, el limitado papel del Estado y la importancia de la inversión privada. Recordemos que la mayoría de los paraderos se construyeron cuando el país contaba con una fuerte

inversión en el gasto público, pero para este periodo ya no se cuentan con las mismas condiciones. El gobierno dejó a manos de actores privados las remodelaciones de los paraderos que ya se encontraban en malas condiciones. Adicionalmente a la ley de Asociaciones Público-Privadas (2012), la Declaratoria de Necesidad para el Otorgamiento de Concesiones para el reordenamiento de los CETRAM en la Gaceta Oficial del Distrito Federal (2014), incentivó la participación de la inversión privada para explotar comercialmente a los paraderos con una intervención mínima del Estado.

2.3. Tercer periodo 2018-2023

Los CETRAM que se han remodelado recientemente, entrarían en el periodo de la administración actual de la Ciudad de México (2018-2024), aunque nos ubicaremos un año antes, puesto que algunos proyectos de remodelación ya se habían contemplado desde la administración pasada. En el año 2017 se inaugura el CETRAM Cuatro Caminos, que sería la última remodelación que se realizaría bajo el segundo modelo de paraderos y bajo esta lógica de las asociaciones público-privadas. Otros proyectos de remodelación ya estaban pensados para realizarse en la administración anterior (2012-2018), como es el caso del CETRAM San Lázaro o CETRAM Observatorio, pero que no se llevaron a cabo por el cambio de gobierno en el país, así como a nivel estatal.

El año 2018 trajo grandes cambios para México. En marzo comenzaron las campañas electorales para las próximas elecciones. Cinco candidatos se registraron para participar, y el primero de julio resultó ganador Andrés Manuel López Obrador con más de treinta millones de votos, que representaron el cincuenta y tres por ciento del total. El primero de diciembre del mismo año asumió el poder, inaugurando así lo que se denominó la "Cuarta Transformación" (4T), que es la nueva visión que tiene el candidato seleccionado para su sexenio. El propósito de la Cuarta Transformación es reformar el sistema político y social de México. Según Rueda (2018), la Cuarta Transformación se basa en cuatro pilares: 1) la lucha contra la corrupción, 2) el aumento del papel del Estado a través de una mayor presencia, 3) la austeridad republicana, mediante la reducción de gastos excesivos en la administración. Estas promesas generaron mayor confianza en el nuevo presidente electo entre la población, además de representar el primer gobierno de izquierda en toda la historia

del país. Por otro lado, el primero de julio de 2018, Claudia Sheinbaum resultó ganadora de las elecciones para jefa de gobierno de la Ciudad de México, obteniendo el 47% de los votos y poniendo fin al poder del PRD, que había estado en el mando de la capital del país por 20 años.

Se instala el nuevo Congreso de Ciudad de México, dejando atrás la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, el 17 de septiembre. El Congreso se conformó por 33 mujeres y 33 hombres, teniendo más presencia del partido Morena con 37 curules del Congreso, siguiendo el PAN con 11, el PRD con 6, el PRI 6, partido verde con 2, PT con 2 y PES con uno (Expansión política, 2018). El primero de octubre de 2018, se hace oficial el nuevo acuerdo trilateral, donde los presidentes de Estados Unidos (Donald Trump) y México (Enrique Peña Nieto), junto con el primer ministro de Canadá (Justin Trudeau), realizaron negociaciones para renovar el Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Dicho acuerdo fue firmado el 30 de noviembre.

El primero de diciembre de 2018 Claudia Sheinbaum Pardo, toma su cargo, convirtiéndose en la primera mujer en encabezar el gobierno de la Ciudad de México. Continúa en la misma línea de la Cuarta Transformación del presidente López Obrador. Sheinbaum (2018) afirma que la ciudad está comprometida con la construcción de un gobierno que sirva a todos los residentes de la ciudad, basado en ciertos principios de integridad, austeridad y buen gobierno. Entre los puntos más importante que se retoma con esta nueva administración está el tema de los CETRAM. Se indica en el primero informe de gobierno de Sheinbaum en 2019, que se pretende acabar con la privatización de espacios públicos. Con ello se cancelarían los contratos de concesión de los Centros de Transferencia Modal y se pondrían en revisión las concesiones que ya estaban autorizadas, para analizar si realmente benefician a la población y la ciudad.

El año 2020 fue complicado por el tema de la pandemia por el COVID-19, por el confinamiento que se llevó a cabo, se pausaron muchas actividades, además de que cambió por completo la vida de los habitantes del país. La pandemia afectó a la población, por diversos motivos, pero uno de los principales fue en el tema de la economía. Campos (2020), señala que se tuvo una caída económica, generando mayor pobreza, desempleo y la caída de nueve puntos porcentuales de la economía. Lo cual implica un largo tiempo para que el país se pueda recuperar.

Para el presente año (2023) con el último año del sexenio de López Obrador y que también sería el último año de la jefa de gobierno de la CDMX, Claudia Sheinbaum, se vieron cambios en cuanto a la visión de la Secretaría de Movilidad y en específico para las remodelaciones de los CETRAM. Se pusieron en revisión las concesiones ya autorizadas, sobre todo para equilibrar las ganancias que obtendría el actor privado y el gobierno de la ciudad. Principalmente se priorizó a que los traslados de los usuarios de los paraderos sean más eficientes, cómodos y seguros, dejando a un lado las plazas comerciales que se venían construyendo en la administración pasada. Aunque en junio de 2023 Sheinbaum deja de ser jefa de gobierno para poder postularse como candidata a la presidencia en las elecciones del siguiente año, los proyectos de remodelación de los CETRAM siguieron con la misma visión. Así, en noviembre del presente año se inauguró el CETRAM San Lázaro, contando con la presencia del actual jefe de gobierno, Martí Batres.

Este último periodo se vio muy marcado por el cambio de gobierno, que algunos pueden denominar como más populista o social, tanto a nivel nacional como estatal. Sin duda, los cambios en los proyectos de remodelación de los últimos CETRAM que se están interviniendo son muy distintos a como se visualizaban en la administración anterior. Se le quitó protagonismo al actor privado y a las asociaciones público-privadas, para priorizar la movilidad de los usuarios. Uno de los cambios más notorios es que para estos últimos casos el actor privado no decide el diseño, la estética del paradero o los materiales que se utilizan, haciendo más un trabajo en equipo con los actores públicos para la toma de decisiones.

3. Evolución de los paradigmas y modelos de los paraderos

Después de describir el contexto socioeconómico y sociopolítico de los años en los que se han ido desarrollando los diferentes modelos de los paraderos que se han construido y que podemos encontrar hoy en la actualidad, vamos a analizarlos. Se explicará el porqué de la denominación que les atribuimos, sus características y las categorías que se contemplan para cada uno.

3.1. Primer modelo “Corporativista”

El primer modelo es denominado como “corporativista”, esto debido al contexto en el que se estaba implementando en ese momento, donde lo que prevalece son las relaciones clientelistas entre los distintos actores, por lo cual tiene un carácter más político y sobre todo por la manera corporativista de organizarse, “donde los denominados lideres, tienen un papel central, esto debido a que son el medio de intermediación entre un grupo social organizada con la autoridad pública” (González, 2016: 46). Este modelo tiene sus inicios, como ya se había mencionado y de acuerdo con los antecedentes de los Lineamientos para la Administración, operación, supervisión y vigilancia de los CETRAM, en 1969, con el lanzamiento de operaciones del Sistema de Transporte colectivo-Metro. Estos primeros paraderos se ubican las unidades de transporte público que conectan con las diversas colonias de la periferia de la Zona Metropolitana del Valle de México.

Otro aspecto importante que destacar es el hecho de que la construcción de estos paraderos cae en el paradigma del transporte, donde principalmente se contemplan o estudian la movilidad como una distancia que se recorre de un punto a otro, el número de viajes, las rutas y unidades del transporte público, por lo cual no se contempla al usuario, así como sus necesidades. Repitiendo el mismo modelo en los 48 paraderos que se construyeron en ese entonces (SETRAVI, 2014) sin tomar en cuenta si estos espacios eran aptos para todos. A continuación, se hablará sobre su gestión durante la implementación de los primeros paraderos, cómo es su diseño y cómo es que los usuarios utilizan estos espacios.

3.1.1. Gestión

Como se mencionó en el capítulo 2, este primer modelo inicia con el paradigma del “Desarrollo Estabilizador” marcado por el Estado Intervencionista, donde se da un crecimiento acelerado en la economía del país, así como de la ciudad central. Este crecimiento acelerado de la ciudad provocó que la población cada vez se fuera instalando en zonas más alejadas de la centralidad y de los puntos de trabajo o escuela. Así, el transporte tomó un papel importante para que la población pudiera trasladarse y conectarse

con estos puntos. Con esto en el sexenio de Gustavo Díaz Ordaz se dio un decreto en el Diario Oficial de la Federación en abril de 1967 donde se autorizó la creación del Sistema de Transporte Colectivo— Metro y hasta septiembre de 1969 el Metro puso en marcha sus operaciones (El Metro de la Ciudad de México cumple 50 años, 2019) y con ello la creación de estos paraderos. Para estos años se puede observar cómo el Estado o en este caso el Gobierno de ese momento, intervino mucho en la construcción de infraestructura complementaria para la movilidad.

En la siguiente tabla[4] podemos observar los periodos en los que se construyeron todas las líneas del Sistema de Transporte Colectivo Metro que abarcarían en este primer modelo, a excepción de la línea 12 que fue la última en construirse 12 años después. Se puede destacar que hasta finales de los años 80 se intensificó la construcción de nuevas líneas, que normalmente se iban construyendo en diferentes fases. Para el caso de la línea 1, fue la que más tiempo tardó en construirse, con un total de 15 años.

Tabla 3. Periodo de construcción de las líneas del metro

Línea del metro	Inicio	Finalización
Línea 1 (rosa)	1969	1984
Línea 2 (azul)	1970	1984
Línea 3 (verde olivo)	1970	1983
Línea 4 (cian)	1981	1982
Línea 5 (amarillo)	1981	1982
Línea 6 (rojo)	1983	1986
Línea 7 (naranja)	1984	1994
Línea 8 (verde obscuro)	1994	1994
Línea 9 (café)	1987	1988
Línea A (morado)	1991	1991
Línea B (verde con gris)	1999	2000
Línea 12 (dorada)	2012	2012

Elaboración propia con datos del Sistema de Transporte Colectivo Metro

[4] Construida con los datos de la página oficial del Sistema de Transporte Colectivo Metro, véase en: https://www.metro.cdmx.gob.mx/cronologia-del-metro

Se mencionan los años en que se construyeron todas las líneas del metro, puesto que todos los paraderos que se construyeron como infraestructura complementaria a estaciones del metro, recaen en este primer modelo a pesar del cambio de modelo económico a nivel nacional en los años 1990. Hasta cierto punto se pueden ver muy similares y los actores involucrados para este primer modelo no van variando mucho, cambian en tanto va entrando una nueva administración a la presidencia, como a la Jefatura de Gobierno en la Ciudad de México. Este modelo inició con la presidencia de Gustavo Díaz Ordaz y se podría indicar que terminaría con la construcción de la Línea B en el año 2000 con la presidencia de Ernesto Zedillo Ponce de León, mientras que el jefe del Departamento del Distrito Federal era Alfonso Corona del Rosal cuando inició la construcción del Metro y el Jefe de Gobierno era Cuauhtémoc Cárdenas, cuando se terminó de construir la línea B.

Ahora, para la administración de los paraderos, se menciona en los Lineamientos para la Administración, Operación, Supervisión y Vigilancia de los Centros de Transferencia Modal, en un inicio (1969) y hasta 1993, que estos lugares estaban a cargo de las terminales del Sistema de Transporte Colectivo Metro. Después de 1993 a 1994 pasaron a ser administradas por las delegaciones políticas, pero a mediados de la década de los 90, se transfirió su administración a la entonces Coordinación General de Transporte, que fue la antecesora de la Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI), dicha secretaría siendo creada en 1995. Para ese momento se crearon concesiones, se fortalecieron los mecanismos de coordinación a nivel metropolitano y se emitió la Ley de Transporte del Distrito Federal (1995).

Los primeros paraderos a los que se brindó un espacio y mobiliario fueron: Chapultepec, Puerto Aéreo, Zaragoza y San Lázaro. Para 1996 la administración de los paraderos se pasó a la Dirección General de Servicios al Transporte, luego en 1999 se pasó a la Dirección General de Planeación y Vialidad, ya como Dirección CETRAM, que como ya se mencionó anteriormente, es cuando por primera vez se les da el nombre a los paraderos de Centro de Transferencia Modal. En junio del 2002 su administración pasó a la Dirección General de Regulación al Transporte.

En diciembre de 2010, mediante el decreto que se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, se anunció la creación de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal del Distrito Federal. Es la encargada de administrar, operar, supervisar y vigilar los CETRAM

del Distrito Federal, sólo los que se encuentren en esta demarcación, dejando afuera los de Ciudad Azteca y Cuatro Caminos.

3.1.2. Diseño

El diseño de estos paraderos era más sencillo, contemplaba principalmente el cambio de un modo de transporte a otro, por lo cual no eran tan aptos para que las personas permanecieran por mucho tiempo, se podía observar que generalmente la permanencia en estos espacios era mientras los usuarios estaban a la espera de abordar el transporte público. Aunque poco a poco en estos espacios se fueron estableciendo vendedores informales. Con exactitud no hay registro del año cuando se empezaron a establecer y si hubo algún tipo de acuerdo con las autoridades para que pudieran vender en estos espacios. Los vendedores informales ofrecían variados productos, generando que los usuarios permanecieran más tiempo en los paraderos mientras consumían ciertos productos.

Normalmente, su diseño se distinguía por componerse por varias lanzaderas donde se encuentran las diferentes rutas del transporte público. Estas lanzaderas se identifican con una letra, ordenándose por orden alfabético, como ejemplo se puede observar en la imagen 1 (ICA México, 2020), la construcción del paradero Cuatro caminos y como está compuesto por los elementos ya mencionados. En esas mismas lanzaderas se hace el ascenso y descenso del transporte público. Solamente en las lanzaderas podemos encontrar un pequeño techo sobre ellas, al momento de querer cambiar de una lanzadera a otra se necesita cruzar por el paso vehicular, lo cual se podría considerar inseguro para los usuarios que utilizan los paraderos. Además, debido a que si llega alguna tormenta o simplemente el sol es muy fuerte, los usuarios se encuentran a la intemperie por el diseño de los paraderos que prácticamente son abiertos. Algo indispensable que no podía faltar en estos espacios era la presencia de servicios sanitarios y que, sí, se contemplaba en su diseño original.

Imagen 1. [Construcción del paradero norte Cuatro Caminos]

Fuente: ICA México. (2020). [Construcción del paradero norte Cuatro Caminos]. https://www.facebook.com/FundacionICA/posts/un-d%C3%ADa-como-hoy-pero-de-1984-se-inaugur%C3%B3-el-tramo-final-tacuba-cuatro-caminos-de/4306170309424477/?locale=es_LA

Se puede observar que su diseño no contempla a usuarios que tengan limitaciones en su movilidad, en algunos no encontramos rampas para que puedan pasar sillas de ruedas o personas que tengan complicaciones para subir algún escalón y originalmente no contaban con elevadores, haciendo estos espacios completamente inaccesibles para las personas con movilidad reducida. Los espacios de descanso se reducían a solamente unas pocas bancas en las lanzaderas, que era donde la gente se podía sentar para esperar.

3.1.3. Usos

El tipo de diseño que tenía este primer modelo generó un impacto un tanto negativo conforme fueron pasando los años, debido a que el diseño no estaba pensado para que los usuarios permanecieran por mucho tiempo y por el deterioro en las instalaciones. Siendo espacios donde se suponía que el flujo de la gente tenía que ser muy rápido y fluido, sin tener que detenerse a realizar alguna actividad, más que cambiar de un transporte a otro.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022) indica que el diseño de la red vial debe de contar con dos funciones, la movilidad que se enfoca más en el tránsito de las personas

y vehículos y, por otro lado, la habitabilidad que se centra en la recreación, consumo, socialización, disfrute y acceso a los medios que posibilitan el ejercicio de los derechos sociales. Para este primer modelo, es evidente que los paraderos están más enfocados en esta primera parte, donde se centra en los vehículos, mientras que la habitabilidad del espacio no se contemplaba en absoluto y no se tomaban en cuenta otras necesidades del usuario.

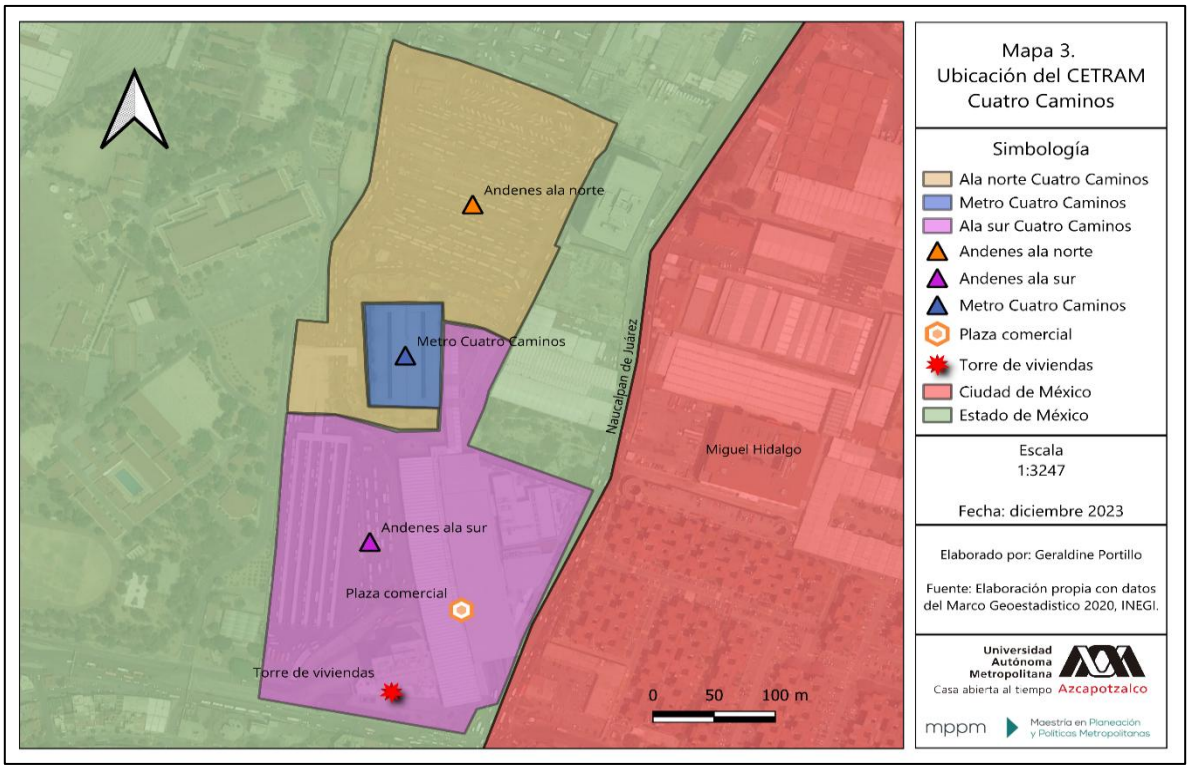
Por otro lado, el comercio en estos espacios no estaba contemplado, pero se fue presentando unos años después de que estos espacios empezaran a brindar servicio. El comercio es más de tipo ambulante, lo podemos observar en los diferentes paraderos que se construyeron en este primer modelo y han provocado que algunos usuarios modifiquen el cómo utilizan y perciban estos espacios. Por una parte, está el tema de la invasión del espacio público que puede llevar a obstaculizar el flujo de las personas por estos espacios, pero al mismo tiempo se puede observar como algunos usuarios satisfacen ciertas necesidades, por ejemplo, el consumo de alimentos preparados con los comerciantes ambulantes, o la compra de ciertos artículos que faciliten su día a día.

Otro punto sería el tema de la inseguridad en estos espacios, lamentablemente con el deterioro de sus instalaciones, aparenta un aspecto descuidado, por luminarias que ya no sirvan, banquetas en malas condiciones, acumulación de basura, debido a la falta de contenedores de basura. Sumado a todo esto, no se observa suficientes elementos de seguridad para atender estos espacios, generando una mala sensación en los CETRAM que corresponden a este primer modelo.

3.1.4. El caso del paradero Cuatro Caminos

Para describir con más precisión el primer modelo, se retomó el caso del paradero Cuatro Caminos, que es muy particular, debido a que está dividido en dos alas; ala norte y ala sur. De las cuales solamente una fue remodelada, el ala sur y la otra quedó sin atenderse, con las mismas instalaciones desde su origen. El siguiente mapa ejemplifica mejor cómo está dividido en dos alas el paradero, así como sus componentes.

Mapa 3. Ubicación del CETRAM Cuatro Caminos



Fuente: Elaboración propia con datos del Marco Geoestadístico 2020, INEGI

Para este apartado nos concentraremos en el ala norte, que fue la no se remodeló y sigue sin ningún tipo de cambio en sus instalaciones. El paradero de Cuatro Caminos data del año 1984, cuando se realiza la última extensión de la línea 2 del Metro. El ala norte se conforma por 11 andenes que están ordenados alfabéticamente de la letra “A” a la “K”. Debido al olvido que ha tenido este espacio, no cuenta con algún directorio que muestre el número de las rutas que salen de este lado y no existe información sobre hacia dónde se dirigen. Por la observación efectuada, las rutas que salen de este lado tienen como destino únicamente el Estado de México, a diferentes municipios, como Cuautitlán Izcalli, Zumpango, Toluca, etc. Así que, a comparación del ala remodelada, este paradero no tiene rutas que se dirijan hacia la Ciudad de México. Otro inconveniente es que, por el deterioro de las instalaciones, cada lanzadera siendo denominada por una letra, es muy difícil de orientarse, esto debido a que la señalética prácticamente ya no es visible. Adicional a esto la localización de las rutas es complicada, hay que ir buscando lanzadera por lanzadera para encontrar su ruta. Terminando el área de los andenes, se encontraba un estacionamiento que estaba abierto para todo público, pero con los cambios en el ala sur, ahora solamente está dedicado al estacionamiento de las unidades del transporte público.

El acceso del transporte público a este paradero está controlado por casetas de cobro, que se tiene que cubrir cada vez que una unidad de transporte público ingresa a este paradero. Se puede observar un cartel donde indica que se debe de pagar una comisión de dos pesos para poder ingresar y como este espacio aún no ha sido remodelado, las casetas tienen que realizar el cobro de forma manual, sin contar con sensores de cobro o dispositivos de lectura electrónica.

Como se mencionó anteriormente, para poder conocer mejor la gestión y en específico cómo es la percepción de los choferes del transporte público en los diferentes modelos, se hicieron dos entrevistas a dos choferes que se encuentran actualmente laborando en esas instalaciones del paradero del ala norte de Cuatro Caminos. Comentan que, como tal, a pesar de los años que han pasado desde que iniciaron a laborar, la situación no ha cambiado, en específico sus rutinas y dinámicas dentro del paradero. Algo importante que se mencionó durante las entrevistas, es que el cobro por cada vez que ingresan al paradero es relativamente reciente, además se les ha comentado a los choferes que este cobro se está implementando para poder mejorar las instalaciones del paradero, aunque hasta el momento no han visto ninguna mejoría en el espacio. “Supuestamente terminando la remodelación de allá (paradero sur), pero ya lleva años y nunca se ha hecho y supuestamente aquí empezaron a cobrar porque iban a hacer mejoras en el paradero, poner focos, poner luz, pintar las entradas, nada más, pero de ahí en fuera nada, hace años que dijeron eso y no han hecho nada.” (Chofer 1 Cuatro Caminos, 2023). Aunque deben de realizar este pago, uno de los entrevistados comenta que no les ha afectado mucho, pero que les molesta el hecho de que no han visto ningún tipo de mejoría en este espacio.

En cuanto a su organización, se comenta que no ha habido cambios, se siguen organizando de la misma forma con los checadores y sus líderes. Para que ellos puedan laborar necesitan tener un seguro, tarjetón y licencia, ya que si no cuentan con estos requisitos no pueden laborar. No tienen como tal un control estricto de cuánto tiempo pueden estar haciendo base para la carga de pasajeros y a veces tienen que buscar donde estacionarse afuera del paradero mientras esperan su turno para poder cargar pasaje. Por último, acerca del tema de la inseguridad en el paradero, mencionan que ha seguido igual, no se ha visto ningún cambio, sino al contrario la inseguridad se ha mantenido.

De igual forma, en esta ala existe comercio, predominando el comercio informal. Se pueden encontrar variados puestos, de comida, ropa, accesorios para celulares, artículos para el hogar, por mencionar algunos. Estos comercios se encuentran ubicados tanto en las lanzaderas del transporte público, como en el túnel que conecta al metro con las lanzaderas. Al caminar por el túnel hacia alguno de los andenes podemos encontrar a múltiples vendedores en pequeños locales, gritando mientras ofrecen sus productos. Hay muchos comerciantes en el túnel, haciendo que el espacio sea reducido para el tránsito peatonal, existe buena iluminación y mucho movimiento. Pero en las diferentes lanzaderas, los comerciantes se distribuyen de manera dispersa en el espacio. Esto genera que existan espacios donde el flujo de personas es mínimo, a esto se agrega que hay poca iluminación en toda el área.

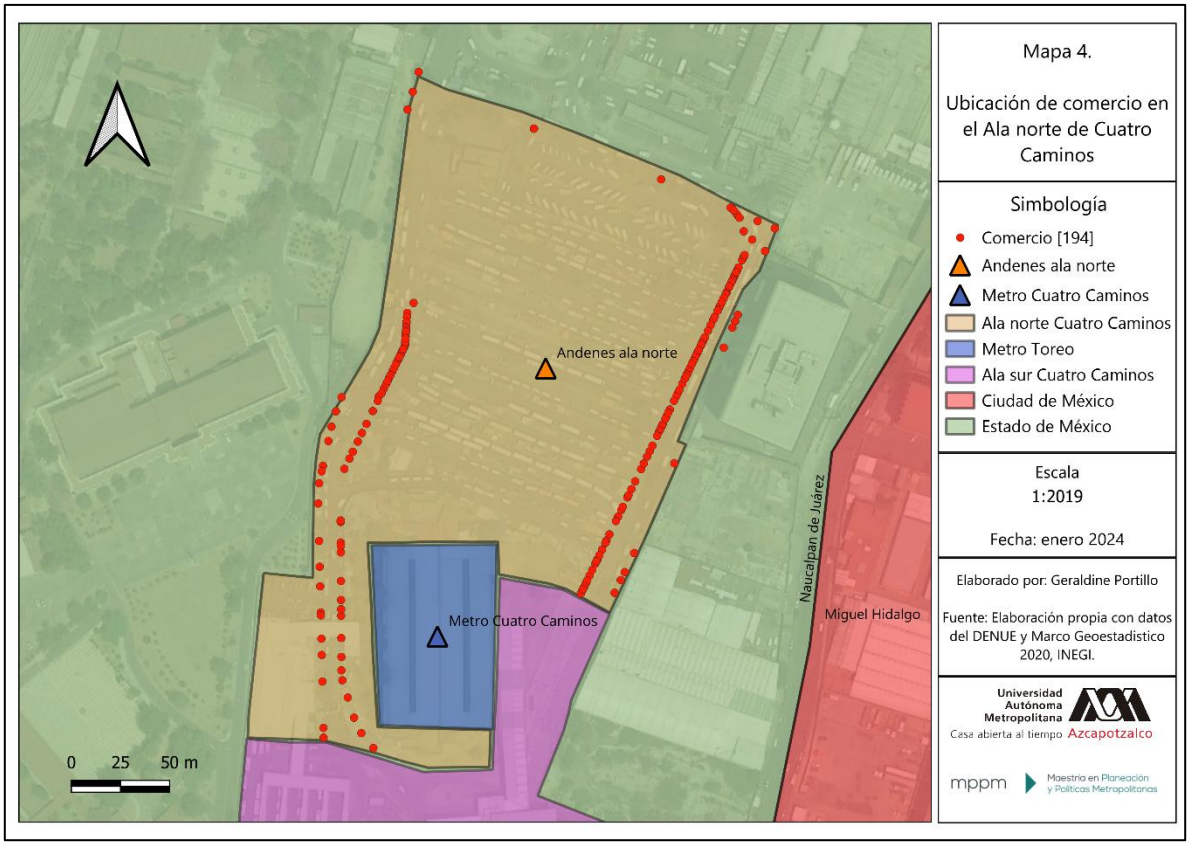
Algo a destacar es que actualmente muchos locales comerciales están cerrados o vacíos, haciendo que el comercio existente solo se concentre en ciertos puntos ubicados más hacia el centro de esta ala. Los vendedores que quedan ubicados en los límites del paradero cuentan con poca afluencia de gente y se pudo observar que algunos espacios están siendo usados como bodegas para guardar la mercancía, como en la siguiente imagen, donde se observa cómo de forma provisional se adaptan ciertos espacios del paradero para que las personas puedan dejar ahí sus pertenencias.

Imagen 2. Bodega provisional en el paradero norte “Cuatro Caminos”

Fuente: Elaboración propia, 2023

Para tener mayor conocimiento sobre el comercio que se encuentra en esta ala, se consultó el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE), del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Dicho instituto hace un levantamiento del comercio, pero solamente de los puestos comerciales fijos o semifijos, por lo cual no se tienen datos oficiales sobre comercio ambulante. El mapa 4, se construyó con los datos del DENUE, de igual forma se puede observar cómo el comercio se concentra en ciertas zonas de esta ala, dejando algunos espacios vacíos y se registran desde venta de alimentos preparados, tiendas de abarrotes, artículos de uso personal, máquinas de juegos, libros, revistas, artículos naturistas y farmacéuticos.

Mapa 4. Ubicación del comercio en el ala norte de Cuatro Caminos



Fuente: elaboración propia con datos del DENUE y Marco Geoestadístico 2020, INEGI

Además, el deterioro de las instalaciones dificulta que los usuarios puedan habitar estos espacios, desde banquetas dañadas por la falta de mantenimiento, la obstrucción del espacio por el comercio informal, hasta la ausencia de zonas de descanso, puesto que varias de las bancas en esta ala se encuentran en muy malas condiciones, haciendo

imposible que las personas se puedan sentar. Adicionalmente, son espacios insalubres donde se observan grandes cantidades de basura y encharcamientos de agua sucia, por lo cual se pueden percibir olores desagradables. Por otro lado, en cuanto al tema de la accesibilidad universal, en esta área no se cuenta con elevadores, ni mucho menos con escaleras eléctricas y las escasas rampas que se llegan a identificar ya están deterioradas y dañadas. Por estas condiciones, si una persona que usa silla de ruedas quiera usar este paradero, tiene que cruzar la zona remodelada para poder ingresar al metro, o en dado caso de que alguna persona quiera llevar una carriola, también su paso se ve obstaculizado por las condiciones del espacio.

Otro punto es el tema de la seguridad, en esta zona la presencia de personal de seguridad es muy poca, solamente se observan elementos en algunos puntos y hace unos meses se podía encontrar un pequeño módulo de apoyo policiaco, pero no se encuentra todos los días, haciendo insegura la zona. Se puede observar en la siguiente imagen como el módulo de seguridad está ubicado de manera provisional.

Imagen 3. Módulo de apoyo en paradero norte “Cuatro Caminos”

Fuente: Elaboración propia, 2023

Se menciona que, de acuerdo con las estadísticas delictivas en Cuatro Caminos, consultadas por el diario “El Universal”, en el 2017, se registraron 383 delitos y para enero del 2018 la fiscalía general de Justicia del Estado de México había recibido 48 denuncias referidas al ala norte. Así como en esta nota consultada, se pueden encontrar otras más donde se denomina al paradero como inseguro, es un punto donde los robos son

frecuentes. Esta percepción de inseguridad no aplica solamente para el caso de Cuatro Caminos, se pueden encontrar variados artículos periodísticos, donde se indica que uno de los principales problemas de los paraderos que se implementaron con este primer modelo es la inseguridad.

Al ser un paradero que cuenta con un gran deterioro, como ya se describió anteriormente, se observa que se está convirtiendo en un espacio donde cada vez menos gente permanece, es decir, los viajeros evitan quedarse en esta ala por mucho tiempo. Se ve como al momento que el transporte público llega al paradero, la gente desciende rápidamente y enseguida busca la entrada al túnel que conecta con el metro, muy pocos se detienen a comprar con los diferentes vendedores que se encuentran a los alrededores. Así como esta ala se convierte en una especie de área de tránsito donde la gente circula rápidamente, sin el interés de socializar o de habitar este espacio. Esto se puede deber a diferentes factores, como el tiempo, las condiciones del espacio, la inseguridad, también un tema que puede influir es que el comercio informal es más abundante en el área del túnel, zona donde los viajeros tienen que cruzar, ya sea para ir hacia el metro, al ala norte o acudir a la plaza comercial, haciendo que sea más atractivo esperarse hasta llegar a este punto para comprar algo.

Se puede observar que, para los paraderos de este primer modelo, hay una problemática general que los afecta, el deterioro de sus instalaciones, que a su vez va generando otras problemáticas que se deben de enfrentar (inseguridad, inaccesibilidad, invasión de espacio público, incomodidad, etc.). Para solucionar todos los problemas presentes en los paraderos de tipo corporativista, surgió otro modelo.

3.2. Segundo modelo “Público-privado”

Ahora se hablará del segundo modelo que se denominó como el “público-privado”. Se nombró de esta forma debido a las asociaciones público-privadas que se llevaron a cabo para la construcción de los CETRAM que corresponden a este modelo. Se inscribe dentro de un paradigma de economía neoliberal, donde el actor privado tiene un papel fundamental, limitando el rol del Estado. Se podría indicar que este segundo modelo se

empezó a implementar en el 2009 con la remodelación del primer Centro de Transferencia Modal. A continuación, se darán más detalles sobre los actores involucrados, cuáles son los cambios más notorios con el primer modelo, el diseño de estos espacios y cómo ha sido la percepción de los usuarios.

3.2.1. Gestión

Como ya lo mencionamos, en los años 2000, varios de estos paraderos estaban en un estado de deterioro avanzado. Los CETRAM son espacios clave donde se concentran grandes flujos de personas que pasan a diario para poder hacer uso de los diferentes modos de transporte, aunque sus instalaciones ya no sean las indicadas para los usuarios. Para poder atender esta problemática del deterioro y a su vez otras problemáticas que se generaron por la poca atención que se les brindaba a los paraderos, se propuso remodelar estos espacios, principalmente para “modernizar” sus instalaciones.

El primer paradero en ser remodelado fue el de Ciudad Azteca (en el Estado de México) en el año 2009. La solución al deterioro de este lugar (CETRAM) fue la remodelación del espacio con la construcción de una plaza comercial. Se implementó bajo una concesión público-privada, donde mediante un proceso de licitación el gobierno del Estado de México lanzó una convocatoria para poder intervenir este espacio. Se autorizó una concesión con el sector privado, que en este caso fue de 30 años, a la empresa Construcción, Conservación y Mantenimiento Urbano S.A. de C.V, la cual tuvo como obligación la construcción, operación y mantenimiento de la estación (Gaceta del Gobierno del Estado de México, 2013). Este fue el antecedente que dio paso a las siguientes remodelaciones. Debido a los grandes flujos de personas que pasan por estos espacios, resultaba conveniente el implementar plazas comerciales y aprovechar estos flujos para que consumieran en los distintos comercios.

El siguiente CETRAM en ser intervenido fue “El Rosario” en el año 2013 (en la Ciudad de México), con la misma lógica de remodelar el espacio. Se construyó una plaza comercial y se le dio un carácter más comercial al espacio. La construcción de este CETRAM estuvo a cargo de la empresa Desarrolladora Mexicana de Infraestructura Social (DMI), que es una

sociedad conformada por promotora IDEAL de grupo CARSO y grupo Prodi. La empresa fue la encargada de construir, administrar, operar y dar mantenimiento a la estación. De igual forma se lanzó una licitación, con la diferencia que esta vez quien estuvo a cargo de todo este proceso fue el gobierno de la Ciudad de México, encabezado en ese entonces por Marcelo Ebrard. En dicha licitación participaron los actores privados interesados en invertir en este tipo de proyectos. La concesión que se autorizó fue de 30 años. Es importante destacar que fue el primer Centro de Transferencia Modal de la Ciudad de México en ser remodelado con este segundo modelo.

Posterior a la remodelación del CETRAM el Rosario el gobierno de Miguel Ángel Mancera en la Ciudad de México, emitió en 2014 la Declaratoria de Necesidad para el Otorgamiento de concesiones para el Uso, Aprovechamiento y Explotación de los Inmuebles en los que se ubican los Centros de Transferencia Modal, donde se reconoce que los CETRAM están pasando por diferentes problemáticas que deben de ser resueltas. Indica que:

> *"La Administración Pública del Distrito Federal, ha detectado que la problemática en los CETRAM es una de las más complejas en la Zona Metropolitana del Valle de México; misma que incluye aspectos como: riesgos viales, demoras, deterioro urbano, invasión del espacio público, contaminación (visual, por ruido y emisión de gases), ineficiencia en la operación y flujos de tránsito vehicular, saturación de accesos, escasez y deterioro de infraestructura, acumulación de basura y plagas, tortuosidad, saturación de instalaciones internas, insuficiencia de baños y servicios, incomodidad y exposición de usuarios a la intemperie, escasez de recursos, riesgo para usuarios y vecinos del CETRAM." (Declaratoria de Necesidad, 2014)*

En la Declaratoria de Necesidad también se reconoce que se requiere modernizar los CETRAM, siendo esto prioritario para la administración de ese momento. Se estipuló que se debía fomentar la inversión privada en los proyectos de reordenamiento de los CETRAM, por medio de concesiones, generando asociaciones público-privadas. Se dio prioridad a cinco paraderos (Constitución de 1917, Indios Verdes, Martín Carrera, Politécnico y Santa Martha), aunque se dejó abierta la posibilidad de incorporar otros paraderos. Estos serían

explotados por privados por medio del otorgamiento de concesiones. De acuerdo con la Declaratoria de Necesidad, la Secretaría de Desarrollo urbano y Vivienda, llevaría el proceso de concertación interinstitucional para poder otorgar las concesiones, recibiendo las propuestas, formaría los expedientes para la entrega de concesiones, determinaría las normas, criterios y lineamientos para que se puedan cumplir con los fines de la Declaratoria de Necesidad. Por otro lado, otra dependencia que intervino fue la Secretaría de Finanzas, que es la responsable de estipular las condiciones económicas y financieras que regirán las concesiones, de determinar, evaluar y validar los términos económicos y financieros que deben de cumplir los proyectos. También determina qué pago recibiría la Ciudad de México como contraprestación por otorgar la concesión. Por último, la Oficialía Mayor se encargó de realizar las gestiones en el tema de la inmobiliaria, que hicieran viable el otorgamiento de la concesión.

El último paradero que alcanzó a ser intervenido bajo este modelo es el de Cuatro Caminos, que tuvo una intervención por parte de los mismos actores privados que estuvieron a cargo de la remodelación del CETRAM el Rosario. A diferencia que, en este caso, por su ubicación, quien estuvo involucrado fue el gobierno del Estado de México. Así, por las problemáticas concebidas en los paraderos, se propuso una solución general que es remodelar estos espacios, dándole un sentido más comercial. Los usuarios no solo utilizarían estos espacios para cambiar de un modo de transporte a otro, sino también podrían permanecer más tiempo en las áreas comerciales construidas. A su vez el CETRAM renovado atraería a usuarios que no son viajeros por la implementación de estacionamientos.

3.2.2. Diseño

El diseño en este segundo modelo “público-privado” tiene una característica muy particular que comparten los tres CETRAM intervenidos, es la construcción de plazas comerciales. La implementación de locales comerciales cambió mucho el cómo se ven estos espacios, en primer lugar, ninguno fue construido en un solo nivel, por lo general cuentan con tres niveles, haciendo que sea obligatorio el subir o bajar escaleras. Aunque se puede ver que estos espacios cuentan con escaleras eléctricas para facilitar el subir o bajar los escalones,

la realidad es que no siempre están en funcionamiento, se ha observado que en ocasiones no están dando servicio. También cuentan con elevadores en sus instalaciones para las personas que necesiten utilizarlos, aunque estos no están habilitados para uso “libre”, se requiere que personal de seguridad los pueda apoyar para que se puedan utilizar.

El CETRAM remodelado es un espacio con un carácter más comercial, por lo cual en su centro de su diseño están los diferentes locales comerciales, como en cualquier plaza comercial. Podemos encontrar un área de comida rápida, incluso restaurantes, variados comercios que ofrecen distintos servicios, venta de ropa, accesorios, calzados, electrodomésticos, servicios de entretenimiento como instalaciones de cine dentro del paradero, en el caso del Rosario y Cuatro Caminos su diseño cuenta con módulos de atención médica para los usuarios y un establecimiento donde se pueden realizar compras para el hogar.

En cuanto a la seguridad, estos CETRAM por contar con instalaciones nuevas, se perciben de una manera diferente a comparación a los que entran en el primer modelo y tiene gran peso el aspecto estético del lugar. Como estos paraderos fueron remodelados por medio del otorgamiento de concesiones, una de las mejorías que se hicieron fue en la seguridad, en el caso de los últimos CETRAM remodelados, podemos observar la presencia de seguridad privada que se encuentra en las instalaciones de la plaza comercial. Adicionalmente, los paraderos cuentan con más iluminación, son espacios que no dejan a los usuarios a la intemperie del clima, aunque por el diseño que tienen en diferentes niveles, tienen una gran desventaja que es el aumento del tiempo en los traslados para cambiar de un modo de transporte a otro, tanto por tener que pasar por los diferentes niveles de la plaza comercial, haciendo obligatorio el tener que transitar por los establecimientos comerciales.

3.2.3. Usos

Se observa como ahora los usuarios permanecen más tiempo en estos paraderos, debido a que no solo los utilizan para poder cambiar de un modo de transporte a otro, sino que, con los establecimientos comerciales y con los variados servicios que se ofrecen, los

usuarios pueden acudir al paradero a consumir. Estos espacios cuentan con áreas de descanso, áreas de espera o áreas de consumo de alimentos. Aunque a comparación del primer modelo, que no tenía contemplado en su diseño contar con comercio, este segundo modelo tiene totalmente integrado la instalación de locales comerciales, dando prioridad al comercio formal para tratar de contrarrestar la instalación de comerciantes informales. Sin embargo, se puede visualizar que los comerciantes informales siguen a las afueras de estos paraderos, están en el entorno inmediato, tal vez ya no en la misma cantidad que antes de las remodelaciones, pero aún persiste. Los usuarios de estos CETRAM siguen consumiendo en estos establecimientos informales, puesto que se ubican en las entradas principales a los paraderos, además que al momento de realizar recorridos por estos espacios se puede notar que los precios de los productos que manejan son bajos, por lo cual son accesibles para las personas que los consumen.

Imagen 4. Comerciantes informantes cercanos al CETRAM El Rosario

Fuente: Elaboración propia, 2022

Ahora debido al diseño que tienen estos espacios, se observa que, aunque cuenten con ciertos equipamientos para hacer estos espacios más accesibles, como escaleras eléctricas o elevadores, generan ciertos obstáculos para algunos usuarios, por ejemplo, para las personas con movilidad reducida, se vuelve complicado cruzar toda la plaza y tardado cambiar de un modo de transporte a otro. Como se decía, el hacer más largos los trayectos sin que exista la posibilidad de tomar algún camino más corto donde no se pase por la plaza, se refleja en el tiempo gastado en hacer el cambio modal. A esto se suma que la

señalética no es muy clara, haciendo que para las personas que acuden por primera vez sea complicado el saber dónde se encuentra cada modo de transporte.

3.2.4. El caso del CETRAM Cuatro Caminos

Gestión. En el año 2013, el entonces gobernador del Estado de México, Eruviel Ávila Villegas, anunció la remodelación de la Estación de Transferencia Modal (ETRAM) “Cuatro Caminos”; mismo año en que se publicó en la Gaceta del Gobierno del Estado de México la licitación pública para el otorgamiento de la concesión, donde se menciona que las características generales del proyecto son:

> *“El Proyecto consiste en la Modernización de la Estación de Transferencia Modal Cuatro Caminos, mediante la inversión privada en infraestructura sustentable, que permita mejorar la movilidad vehicular y peatonal, así como la integración de los diversos modos de transporte que convergen en la misma, a través de soluciones estratégicas acompañadas de innovaciones tecnológicas, que necesariamente deben incluir medidas o acciones para mejorar el medio ambiente en la zona de influencia, a efecto que los usuarios transiten con seguridad, confort y eficiencia.” (Gaceta de Gobierno, Estado de México, 2013)*

Debido a todas las problemáticas que estaban surgiendo en el paradero Cuatro Caminos y su deterioro por falta de mantenimiento, el Gobierno del Estado de México buscó la participación de un actor clave que es el sector privado; no solo por las ventajas que representaban estos paraderos, sino también como ayuda para poder organizar al transporte público y poder erradicar al comercio informal que se encontraba en esta zona. Además, como se comentó anteriormente, ya existía el precedente de la remodelación del CETRAM Ciudad Azteca, que de igual forma se encontraba en el Estado de México y también se intervino mediante una concesión con un actor privado.

En enero del 2015, se empezó la primera parte de este proyecto, con la remodelación del ala sur del Centro de Transferencia Modal (CETRAM); que requeriría de una inversión de 1,141 millones de pesos por la sociedad Desarrolladora Mexicana de Infraestructura Social (DMI), que está conformada por Promotora IDEAL, de Grupo Carso y Grupo Prodi, quien fue la que ganó la licitación para poder intervenir este paradero. La concesión otorgada fue por 30 años, en este periodo la empresa será la encargada de operar y administrar este lugar. En primera instancia, se anunció, que, terminando la remodelación del paradero sur, se empezaría con la parte norte, así la inauguración del ala sur se llevaría a cabo en el año 2018 (invirtiendo en total 36 meses) pero actualmente no se tiene indicios de cuándo se podría retomar esta segunda parte del proyecto. También en la licitación se indica que las propuestas para la remodelación debían de contemplar la llegada eventual del BRT Mexibús a Cuatro Caminos, así como del Teleférico, pero como la ejecución del proyecto quedó inconcluso, no se ha mencionado si aún se contempla la llegada de estos modos de transporte.

La Estación de Transferencia Multimodal (ETRAM)[5] “Cuatro Caminos” o en este caso como indica la ley de movilidad del Estado de México, CETRAM Cuatro Caminos se inauguró en enero del 2017. Tiene una superficie de 31,549 m². Se encuentra ubicada en el municipio de Naucalpan de Juárez, Estado de México, entre avenida Transmisiones Militares y avenida Ingenieros Militares, en la colonia San Francisco Cuautlalpan; justo en el límite con la Ciudad de México. El CETRAM tiene transferencia con la línea dos del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Ahora relativo al tema de los choferes del transporte público, sigue existiendo el mismo corporativismo del primer modelo, mediante las organizaciones alrededor de líderes del transporte. De las entrevistas realizadas a los choferes, mencionan que no ha habido ningún cambio por la remodelación en su forma de organizarse mediante los líderes. Es importante mencionar que los dos choferes entrevistados, tienen 28 y 35 años laborando en este paradero, por lo cual estuvieron presentes durante toda la remodelación. Se habla de cambios, pero en la forma en cómo trabajan que es mediante un reglamento que impone principalmente el paradero remodelado.

[5] Administrativamente fue como se le denominó a este paradero.

> *"Pues a la fecha sigue igual, pero ahorita los que están como lideres nos pusieron reglas de trabajo, de que llegamos a la base y no tenemos que bajarnos de nuestra unidad hasta que el checador ya nos corra, o sea nos de nuestro tiempo y de ahí ya nos vamos porque antes bajábamos de nuestras unidades y nos íbamos por allá y cuando nos corría el checador ya nos estábamos llevando un poquito más de tiempo, en lo que te subes en tu unidad, después llego esto de que ya no nos dejan bajar de las unidades, acá tenemos que andar todos con nuestra playera del trabajo, con nuestra playera rotulada de la ruta para identificarnos cada ruta que somos." (Chofer 4 Cuatro Caminos, 2023)*

Por otro lado, aunque se menciona que sigue la misma organización con los líderes de ruta, se habla de que existen ciertas mejoras, ahora es obligatorio que todos cuenten con una licencia vigente, la documentación en regla, su cromática, que es "la clasificación de los colores autorizados y su diseño, que portan los tipos de unidades concesionadas de transporte público" (Secretaría de Movilidad del Estado de México)[6]. También existe inconformidad por parte de los choferes, se comenta que estos beneficios principalmente son para los líderes, ya que así evitan tener más trabajo al momento que el chofer se hace cargo de tener todo en regla y así no tengan problemas con los operativos que a veces se realizan. Otro aspecto que comentan es que, como tal, no reciben algún tipo de apoyo por parte de la empresa que tiene las concesiones, aunque varía entre las diferentes rutas y su forma de organización con los líderes y checadores. En este caso uno de los choferes indica que entre los mismos choferes se organizan para crear grupos de apoyo en caso de algún accidente, asalto o cualquier tipo de percance; si llegan a tener algún problema de salud, no cuentan con ningún tipo de seguro médico u apoyo por parte de sus líderes.

> *"Mira aquí los lideres, la verdad no hacen nada por nosotros, supuestamente esta ruta y todas las rutas son empresas y la verdad nosotros no tenemos ningún apoyo como empresa. Peleamos contra los dirigentes, peleamos contra la comisión, a unos que están llevando a cabo*

[6] Véase en: https://smovilidad.edomex.gob.mx/cromatica#:~:text=Es%20la%20clasificaci%C3%B3n%20de%20los,unidades%20concesionadas%20de%20transporte%20p%C3%BAblico

todo este sistema de trabajo porque la verdad no son parejos con todos, aquí nada más ayudan a quien les cae bien, a quien no lo dejan morir solo." (Chofer 4 Cuatro Caminos, 2023).

En la entrevista se indicó cuál es el procedimiento para poder meter una unidad de transporte público; primero se necesita invertir entre un millón de pesos o dos millones de pesos para cubrir el costo de la unidad, después se tiene que pagar cierta cantidad de dinero para que el presidente de la ruta pueda dar de alta la unidad y con esto poder iniciar a laborar como chofer. Ya iniciado el trabajo se tiene que aportar una mensualidad de aproximadamente 4,000 pesos al dueño de las placas, que es el que tiene la concesión, el gasto que debe de cubrir el chofer, adicionalmente está el pago de la tenencia, verificaciones, mantenimiento de la unidad, que de igual forma corre por el chofer. Aunque los dueños de las concesiones (que son quienes rentan sus placas) deben de estar presentes en las asambleas de trabajo, se indica que estos muchas veces no se presentan y solamente se limitan a recibir la renta mensual por las placas.

Como se mencionó no aplica la misma situación para todas las rutas, puesto que los mismos choferes indican que a comparación con otras rutas, tiene diferentes formas de trabajar, otros pueden ser más estrictos con sus licencias, uniforme, horarios, etc. Mientras que otras rutas no se rigen estrictamente en estos ámbitos. En lo que sí tienen similitud las rutas es que los choferes no cuentan con seguro médico, prestaciones o algún contrato de trabajo que les dé más formalidad. Como lo vemos, no hay mucho cambio en la manera de gestionar el transporte que sigue rigiéndose bajo un modelo corporativista, lo que cambia, es la manera de gestionar el paradero.

El ingreso al paradero remodelado está controlado, se hace un cobro de una cuota de cuatro pesos a los transportistas para poder ingresar y cargar pasaje. Dicho cobro queda bajo la operación y administración de "Prose Desarrolladora de Transporte", mediante sus plataformas de pago y con el uso de Taripass que es un dispositivo de lectura electrónica colocado en las unidades del transporte público. Así, al momento de ingresar al CETRAM, mediante este dispositivo se hace el cobro. Este sistema también ayuda en la regulación del número de unidades, puesto que llevan un registro e identificación de unidades autorizadas. El cobro que se hace para poder ingresar en un inicio era de 3 pesos, después se incrementó a 6 pesos, adicionalmente se les cobra el estacionamiento a las unidades mientras esperan su turno para salir, el costo de este estacionamiento es de 6 pesos.

Este aumento ha generado descontento entre los choferes del transporte público, que se rehúsan a pagarlo, puesto que mencionan que ha afectado a sus ingresos, al día aproximadamente tienen que destinar 100 pesos para poder ingresar al paradero. Se puede observar en el entorno inmediato al paradero, bases no autorizadas de algunas rutas del transporte público concesionado, son las unidades que no entran al paradero para evitar realizar este gasto. Esto ha generado que se congestione mucho la zona, ya que se obstruye la única salida del paradero remodelado, esto tanto por las bases no autorizadas, como por los puestos del comercio informal que se encuentran sobre la vialidad. El tramo para salir del paradero hacia las avenidas principales toma aproximadamente 5 minutos, pero con todo el congestionamiento vehicular en horas pico, ese mismo tramo puede llevar hasta 20 o 30 minutos. Se ha deportado el problema hacia los exteriores del CETRAM.

> *"Yo digo que si las camionetas trabajaran todas en el Mexipuerto y trabajaron con su tiempo no se haría tanto tráfico afuera porque, así como va saliendo van circulando y se hace relajo por lo mismo de que todas las que están cargando a fuera, todos hacemos relajo, hasta la gente, porque si toda la gente del Mexipuerto llegara a transbordar su unidad adentro del paradero afuera las combis no estarían haciendo base." (Chofer 4 Cuatro Caminos, 2023).*

Una de las mejorías que más destacan en las entrevistas es el tema de la seguridad en el CETRAM, que, a comparación con el paradero viejo, en esta área se pueden observar elementos de seguridad. A diferencia de los usuarios que señalan varios aspectos positivos en la remodelación, los choferes hacen hincapié en que la remodelación no los ha beneficiado en lo más mínimo, debido a que se vio una disminución en el flujo de la gente en el área donde se concentran las unidades de transporte público concesionado, sumado a esto, hubo cambios en los tiempos que las unidades podían permanecer en el área de carga de pasajeros, haciendo más estricto el tiempo que pueden permanecer, actualmente aproximadamente de 8 minutos. En general se indica que la remodelación benefició principalmente a los usuarios, que los choferes han tenido más desventajas que ventajas con los cambios al paradero.

> *“Para beneficio de otras personas, si usted ve, es un centro comercial por dentro y quiera o no, así como llegan salen del metro las personas que vienen para hacer un gasto, si aparte de que van a tomar el transporte, nosotros para entrar tenemos que hacer un gasto para meternos, entonces es un negocio redondo para las personas que hicieron eso.” (Chofer 3 Cuatro Caminos, 2023)*

Diseño. El CETRAM se constituye por tres niveles. En el primer nivel se encuentra el paradero de transporte público, que, a diferencia de los paraderos tradicionales que se conformaban por lanzaderas que dividían el espacio, este cuenta con un diseño más “integrado”. En una sola planta se puede acceder a todas las rutas, haciendo más seguro el espacio, ya que no se tiene que cruzar de una lanzadera a otra para poder abordar el transporte. El paradero se conforma por 35 rutas que se dividen por una clasificación de D-01 hasta la D-035, tienen diferentes destinos en el mismo Estado de México y la Ciudad de México. Se mejoró la señalética del CETRAM, puesto que, desde el acceso del Metro, se puede observar un directorio con todas las rutas que conforman esta ala, además del número que le corresponde para su fácil ubicación en el área del paradero. Cada ruta del transporte público tiene asignado un andén, donde se puede ver un letrero que indica qué número le corresponde y en la parte de abajo la ruta que recorre. Solamente puede estacionarse una unidad en estos espacios destinados a la carga de pasaje, por ello se utiliza el paradero provisional (que se utilizó durante la construcción del CETRAM) como espacio de estacionamiento del transporte público.

Imagen 5. Área del transporte público en el CETRAM “Cuatro Caminos”

Fuente: Elaboración propia, 2023

Los dos siguientes niveles se conforman principalmente por locales comerciales. Aunque en la parte del paradero de transporte público también se pueden encontrar locales comerciales, estos se encuentran en menor número y principalmente se dedican a la venta de alimentos. En total, en el CETRAM Cuatro Caminos hay 85 locales comerciales, de los cuales podemos encontrar variados servicios como restaurantes, bancos, tiendas de ropa, farmacias, zona de comida rápida, una tienda de autoservicio, una escuela de inglés, un módulo de salud MIDO (Medición Integrada para la Detección Oportuna) de la fundación Carlos Slim, así como un espacio de atención dental y una oficina de Agencia de Investigación Metropolitana del Ministerio Público. Los dos últimos pisos han sido catalogados por los usuarios como una plaza comercial, debido a los numerosos servicios que podemos encontrar. Se ha aprovechado la gran afluencia de gente que pasa a diario por este espacio y al igual que en CETRAM “El Rosario” se tiene que cruzar toda la plaza comercial para ir de la estación de metro al paradero de autobuses.

Esto le da al paradero un carácter más de tipo comercial e incentiva a que los usuarios realicen compras en este espacio. Esto debido a que pueden ser de provecho estos

comercios para los viajeros, donde mujeres u hombres puedan efectuar compras para el hogar en la tienda de autoservicio, se pueda adquirir de algún alimento preparado mientras se cambia de un medio de transporte a otro, por mencionar algunos ejemplos. El inconveniente se observa en cómo está distribuido el CETRAM Cuatro Caminos y se tenga que hacer obligatorio el cruzar toda la plaza comercial para hacer transferencia, haciendo que el tiempo de traslado se vuelva más largo y/o se pueda ver obstaculizado debido a su diseño en varios niveles.

Imagen 6. Área comercial del CETRAM Cuatro Caminos

Elaboración propia, 2022

En cuanto a la accesibilidad, el CETRAM cuenta con dos elevadores y con once escaleras eléctricas, toda el ala remodelada cuenta con señalética que guía hacia dónde queda el paradero, la entrada al metro o la salida a las principales vialidades. Se observan luminarias tanto al interior como al exterior, la existencia de guías podo táctil para que personas con limitaciones visuales puedan entrar usando algún bastón y existen redes gratuitas de

internet. En todo este espacio podemos ver que la seguridad está a cargo de guardias de seguridad privada, haciendo que el espacio todo el tiempo esté vigilado.

Algo propio y único de este CETRAM, es que cuenta con un edificio de uso habitacional, de 15 niveles, con 165 departamentos, por lo cual no hay sólo viajeros en la plaza comercial. Desafortunadamente no hay mucha información pública sobre quien administra estas viviendas, ni del proceso que se llevó a cabo para ponerlas a la venta, solo se indica que en su momento la concesionaria estuvo a cargo de su construcción como parte del proyecto de remodelación del CETRAM Cuatro Caminos. De acuerdo con las notas periodísticas consultadas, cuando se anunció la remodelación del paradero, al menos mediante medios de comunicación, se comentó que las viviendas estaban pensadas para población de ingresos medios, debido a que se encuentra en un punto muy bien conectado con varios medios de transporte, facilitando su desplazamiento a sus trabajos.

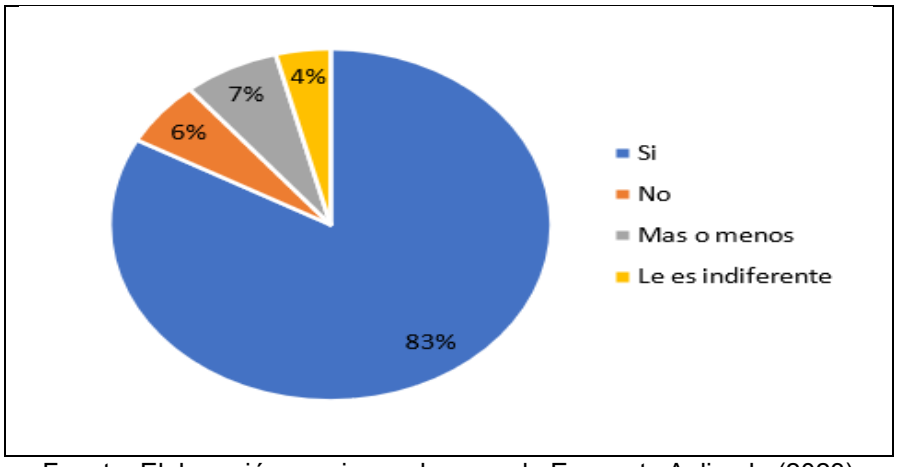
Por los múltiples servicios, comercios e instalaciones ya mejoradas que encontramos en el ala remodelada, se puede observar que hay usuarios que permanecen más tiempo en este espacio. Siempre hay un flujo constante de viajeros que pasan rápidamente para poder hacer transferencia con otro medio de transporte, pero también hay gente que se detiene a consumir algún alimento, a comprar alguna prenda de vestir o calzado, a ver los aparadores de las tiendas o si tienen más tiempo acuden al cine, a la zona de comida rápida por alimentos en compañía de familiares, amigos o pareja. La plaza comercial atrae a gente por un propósito más recreativo o de ocio, puede ser también un punto de encuentro para esperar a otras personas o también como un lugar donde se acude para atención médica dental.

Como parte de la investigación se realizó una encuesta rápida a los usuarios del CETRAM Cuatro Caminos, esto para conocer más sobre su percepción del espacio, si realmente les ha beneficiado la remodelación de las instalaciones y saber en qué aspectos les ha beneficiado o en dado caso, conocer qué aspectos consideran que se deberían mejorar. A continuación, se expondrán los resultados obtenidos de dicha encuesta, cabe mencionar que se aplicaron todos los días de la semana y en diferentes horarios de la mañana, tarde y noche.

Partiendo de los primeros datos recabados en la encuesta aplicada en el CETRAM Cuatro Caminos, de los 100 encuestados el 39% corresponden al sexo masculino y el 61% restante al femenino[7]. En cuanto a la edad se pudo encontrar que la muestra se compone de personas entre los 16 a los 33 años en un 63% del total de los encuestados, siguiendo con los que se encuentran en el rango de edad de 34 a 51 años que representan el 28% y finalmente el rango de edad de 52 a 69 años, solamente representa el 9% del total de los encuestados. Al momento de hacer los recorridos por este espacio, no se veían muchos adultos mayores permaneciendo en este espacio, puesto que los espacios para poder descansar son escasos, así que esta podría ser una de las razones por la cual su representación sea baja[8].

Con respecto a la percepción de los usuarios con la remodelación del ala sur del CETRAM Cuatro Caminos es en su mayoría positiva, una de las preguntas que se realizó en el cuestionario, fue si realmente estaban satisfechos con la remodelación, se preguntó a personas que utilizan el ala norte y sur. De los datos obtenidos, el 83% de los usuarios comentaron que, sí están satisfechos con la remodelación, mientras que solo el 6% indican que no les gusta la remodelación, un 7% indican que más o menos, es decir, tienen aspectos negativos como positivos y solo el 4% indica que no están para nada satisfechos/as con la remodelación.

Gráfico 03. ¿Usted está satisfecho/a con la remodelación del paradero?



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta Aplicada (2023)

[7] Para más detalles revísese en el anexo gráfico 01. Porcentaje de encuestados en Cuatro Caminos, por sexo

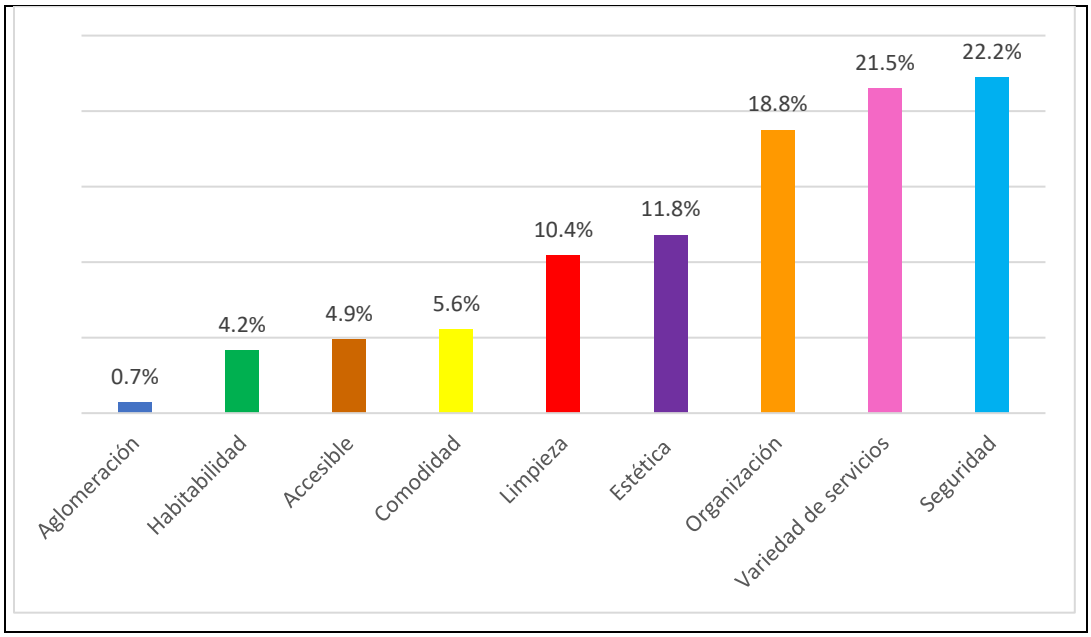
[8] Para más detalles revísese en el anexo gráfico 02. Porcentaje de encuestados por rango de edad en Cuatro Caminos

Para poder saber por qué estaban satisfechos o insatisfechos con la remodelación, se les preguntó qué aspectos les gustaba de la remodelación y si era el caso, qué aspectos no les agradaba de la remodelación o que consideraban que podrías mejorar. Se categorizaron los aspectos positivos en 9 respuestas que más repetían los usuarios. En primer lugar, con un 32% está la seguridad, los usuarios comentan que la seguridad en este espacio ha cambiado bastante, mejorando la percepción de los usuarios y haciéndolos sentir más seguros. Con un 31% se menciona la variedad de servicios, refiriéndose a que en este espacio se pueden realizar variadas actividades, desde la compra de alimentos, consumo de entretenimiento, servicios bancarios o hasta servicios de salud.

En cuanto a la organización que consta de un 27%, los usuarios señalan que ahora el transporte público está mejor organizado, así como todos los establecimientos comerciales. Otro aspecto que se mencionó fue la estética con un 17%, esto se refiere a que los usuarios mencionan que el espacio ahora es más “bonito”, les agrada que las instalaciones se ven nuevas y no deterioradas. La limpieza que representa el 15 % es otro aspecto que se señala, puesto que al menos el ala sur, que es la remodelada, no tiene basura en sus instalaciones, se puede observar que hay personas encargadas de mantener limpio el espacio.

La accesibilidad y comodidad se mencionan, aunque en menor medida, representando un 6% y un 7%, parece ser que pesan más los aspectos estéticos del lugar, así como la seguridad. Se mencionó durante la aplicación del cuestionario que otro aspecto que les agradaba era el hecho de que ahora los usuarios pueden permanecer más tiempo en el paradero, simplemente para descansar un rato, comer o esperar a alguien, dejándolo como habitabilidad que representa un 6%. Por último, y en menor medida, solo con un 1% se habla de las aglomeraciones, en el sentido que ven como un aspecto favorable que en esta ala haya más gente y no esté solo.

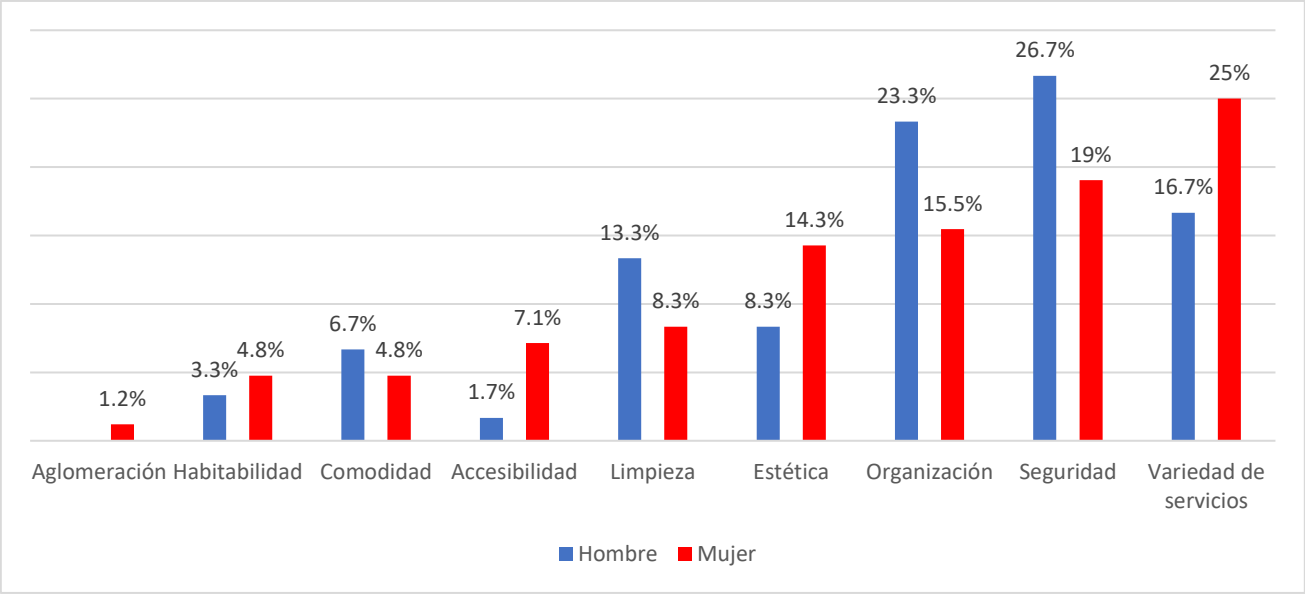
Gráfico 04. ¿Cuáles son los aspectos positivos de la remodelación del CETRAM Cuatro Caminos?



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta Aplicada (2023)

Si estos aspectos positivos los analizamos por género, podemos ver que cambia un poco. En primer lugar, la variedad de servicios tiene más peso entre las mujeres, representando un 25%, esto puede ser debido a que algunas mujeres comentaron que les gustaba la variedad de tiendas y servicios que se ofrecían porque si necesitaban comprar algo para su casa como compras para el hogar, algo de comer o simplemente comprar alguna prenda lo podían hacer en este espacio sin tener que desviarse, mientras que el 16.7% de los hombres solamente ven este aspecto como algo positivo. Un aspecto en el que el porcentaje de hombres es mayor es la seguridad con un 26.7%, mientras que el 19% de las mujeres indicaron esto como un aspecto positivo. Otro aspecto que también varía mucho es el de la estética, donde el 14.3% de las mujeres ven como este positivo y solo el 8.3% de los hombres lo mencionaron, las mujeres llegaban a mencionar que les gustaba que el paradero tuviera mejores instalaciones, puesto que las hacía sentir seguras. Por último, la accesibilidad se mencionó más por parte de las mujeres con un 7.1% con respecto a 1.7% de hombres, esto puede ser porque las mujeres mencionaban que las escaleras eléctricas les ayudaba cuando tenían que ir con niños, carriolas o simplemente cuando cargaban muchas cosas.

Gráfico 05. ¿Cuáles son los aspectos positivos de la remodelación del CETRAM Cuatro Caminos?, por sexo



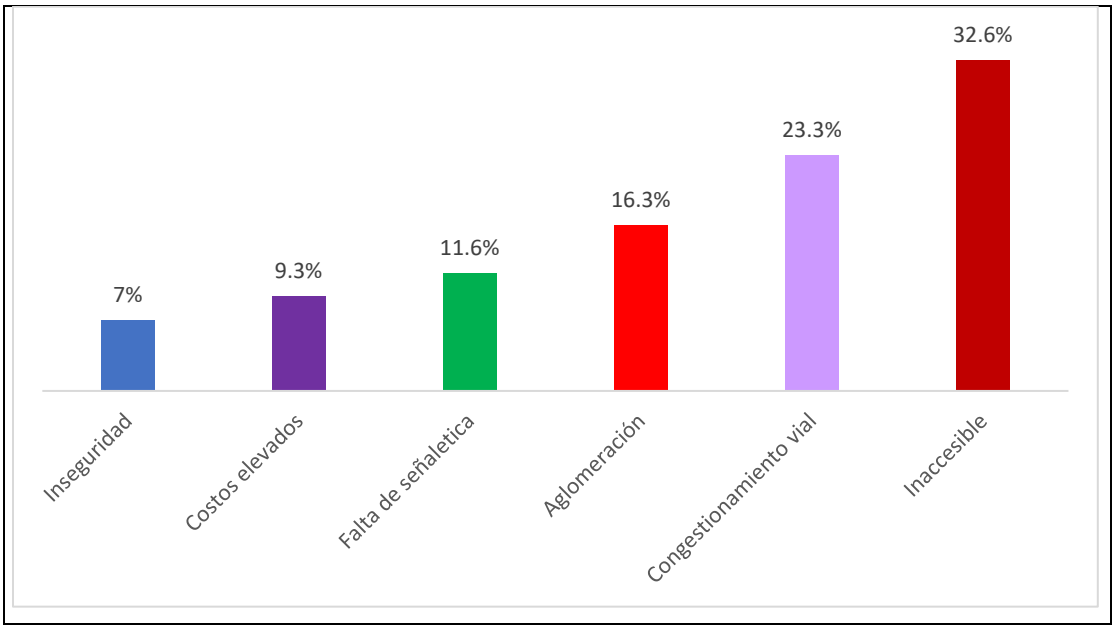
Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta Aplicada (2023)

Ahora, pasando a los aspectos negativos que los usuarios identifican en la remodelación, se comentó lo siguiente: el 32.6% de los usuarios indica que el paradero es inaccesible, esto por el tema de todas las escaleras que se tienen que subir y bajar, comentando que hace que los trayectos sean más largos y no tan fáciles de realizar, menos cuando las escaleras eléctricas no están en funcionamiento. Otro aspecto que se menciona es el congestionamiento vial con un 23.3%, es una problemática que se puede observar al momento que el transporte público sale del paradero, la presencia del tráfico vehicular es cada vez más común y esto afecta a los usuarios, ya que indican que pueden pasar hasta 20 o 30 minutos para salir del CETRAM Cuatro Caminos.

En los aspectos negativos se vuelve a mencionar la aglomeración ahora con un 16.3%, es el único aspecto que se puede ver de forma positiva como negativa y en este caso, el inconveniente es la saturación del espacio. La falta de señalética con un 11.6% se menciona por el hecho de que a veces no es tan visible o hasta cierto punto confusa. También se comenta que un aspecto negativo son los costos elevados de los comercios formales, representando un 9.3%, se indica que no se cuenta con opciones más accesibles y que en ocasiones es caro poder consumir en estos establecimientos. Finalmente, se menciona el aspecto de la inseguridad con un 7%, aunque la percepción de seguridad es alta, aun así,

hay usuarios que indican que no se sienten completamente seguros, principalmente en el área donde se ubica el transporte público. Pero todos estos aspectos negativos tienen poco peso frente a los aspectos positivos, menos tal vez la accesibilidad.

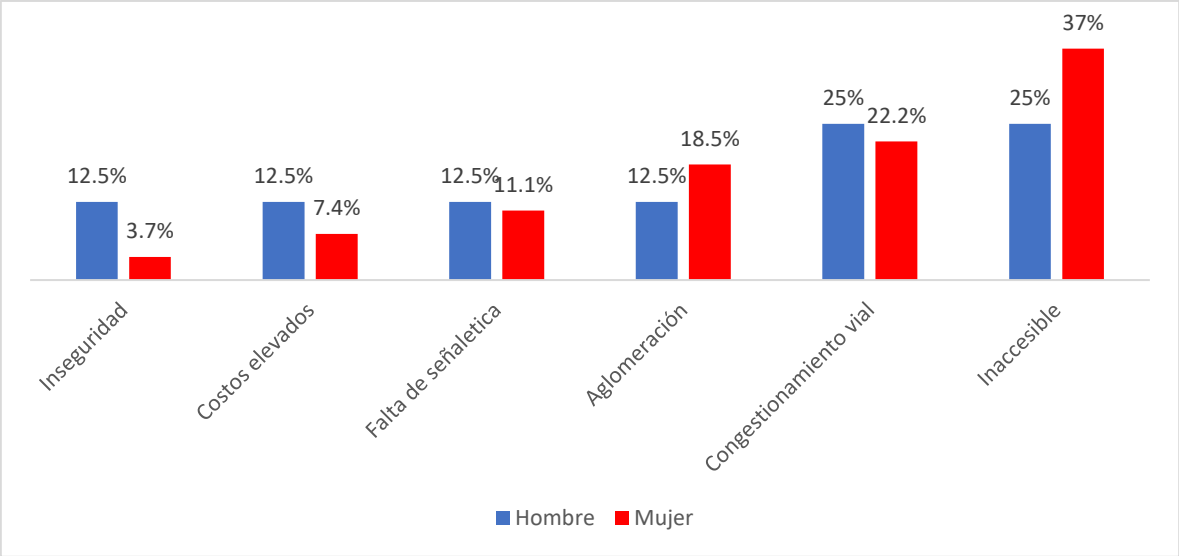
Gráfico 06. ¿Cuáles son los aspectos negativos de la remodelación del CETRAM Cuatro Caminos?



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta Aplicada (2023)

Si vemos estos aspectos negativos por género, el 37% de las mujeres señalan que el paradero remodelado es inaccesible para personas con sillas de ruedas, que usen muletas o personas que lleven infancias, no es tan fácil trasladarse por este espacio, ya que tienen que pasar algunos obstáculos, por ejemplo, distancias más largas, varias escaleras, aglomeraciones en el espacio, etc. Mientras que los hombres solamente representan un 25%. De las personas que se quejan del congestionamiento vial, el 25% de los hombres lo mencionaron y el 22.2% de las mujeres. Las aglomeraciones son percibidas como un aspecto negativo por las mujeres, con un 18.5% contra el 12.5% de los hombres. Por otro lado, la inseguridad es un aspecto que mencionaron más los hombres 12.5%, mientras que las mujeres solamente representan el 3.7%.

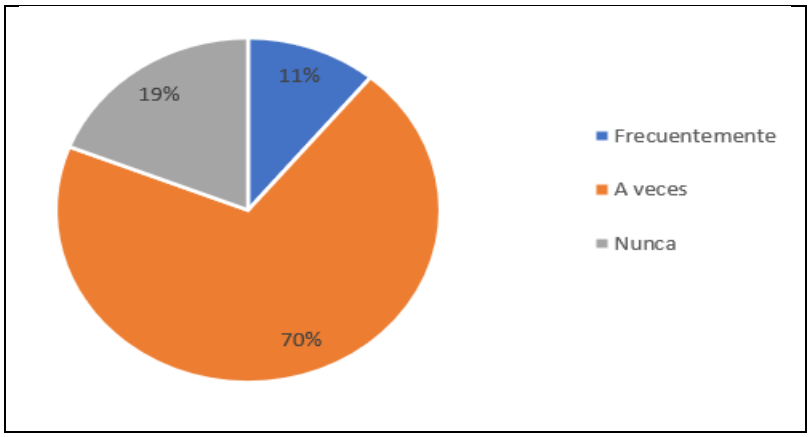
Gráfico 07. ¿Cuáles son los aspectos negativos de la remodelación del CETRAM Cuatro Caminos?, por sexo



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta Aplicada (2023)

Otro de los propósitos de la aplicación de la encuesta era saber si los usuarios consumían en estos establecimientos comerciales, que son parte fundamental del segundo modelo. De las personas encuestadas, el 70% comentó que consumía a veces en el espacio, que, sí lo llegaba a hacer, pero no de una manera regular, podía ser en ocasiones especiales o particulares donde necesitaran satisfacer puntualmente alguna necesidad. Mientras que el 19% indicó que nunca ha realizado algún tipo de compra o usado algún tipo de servicio en el paradero remodelado, comentando que solamente usan este espacio para usar algún tipo de transporte público. Entre los motivos del porqué no han realizado compras o servicios, se mencionó los costos elevados, que van con el tiempo justo o simplemente no es de su interés. Solamente el 11% de las personas encuestadas indicaron que frecuentemente efectúan alguna compra o usan algún servicio del paradero.

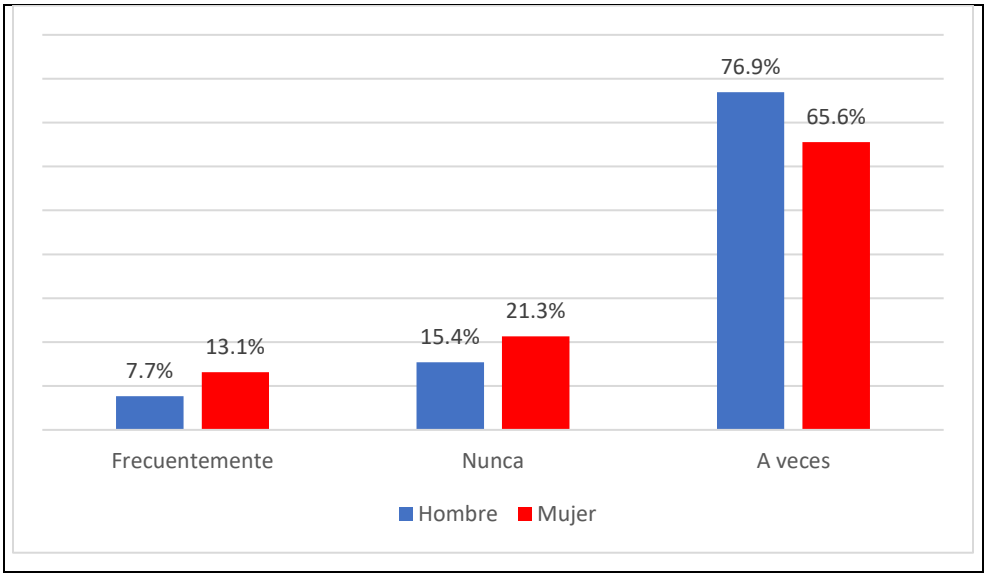
Gráfico 08. ¿Con que frecuencia realiza alguna compra o servicio en el paradero remodelado?



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta Aplicada (2023)

Si la información anterior la analizamos por género, se puede distinguir que el 65.6% de las mujeres indican que a veces consumen en el paradero, siendo que fueron las que más comentaron que realizan compras para el hogar o de alimentos y el 79.9% de los hombres a veces consume, indicando que cuando lo hacen, compran principalmente alimentos preparados. Las mujeres que indicaron que nunca consumieron en el paradero representan un 21.3% y los hombres un 15.4%; para los que consumen frecuentemente podemos observar que las mujeres representan un 13.1% y los hombres solamente un 7.7%.

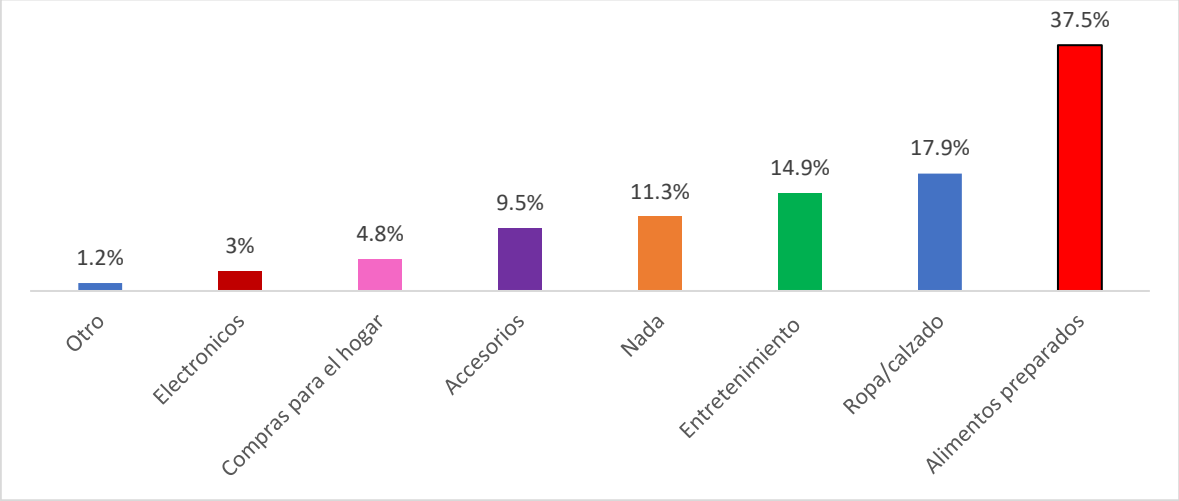
Gráfico 09. ¿Con que frecuencia realiza alguna compra o servicio en el paradero remodelado?, por sexo



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta Aplicada (2023)

De los productos que consumen, se clasificaron en 8 respuestas, que fueron las que más se repitieron. En primer lugar, los alimentos preparados con un 37.5%, entre los y las encuestadas, fue lo que más se mencionó que se consume en este espacio, ya sea para consumir ahí mismo en el área de comida rápida o alimentos que se puedan llevar a su domicilio. La ropa o calzado representa un 17.9% y el entretenimiento cuenta con un 14.9%, algo que destacar es que algunos encuestados comentaron que pueden acudir al CETRAM solamente para asistir al cine o en dado caso a consumir algún tipo de alimentos. También comentaron que 11.3% no consumen nada en el paradero. Sigue la compra de accesorios con un 9.5% y ya, en menor proporción, las compras para el hogar con un 4.8%, que para el momento que se aplicó la encuesta tenía pocos meses que se había instalado un mini supermercado en las instalaciones.

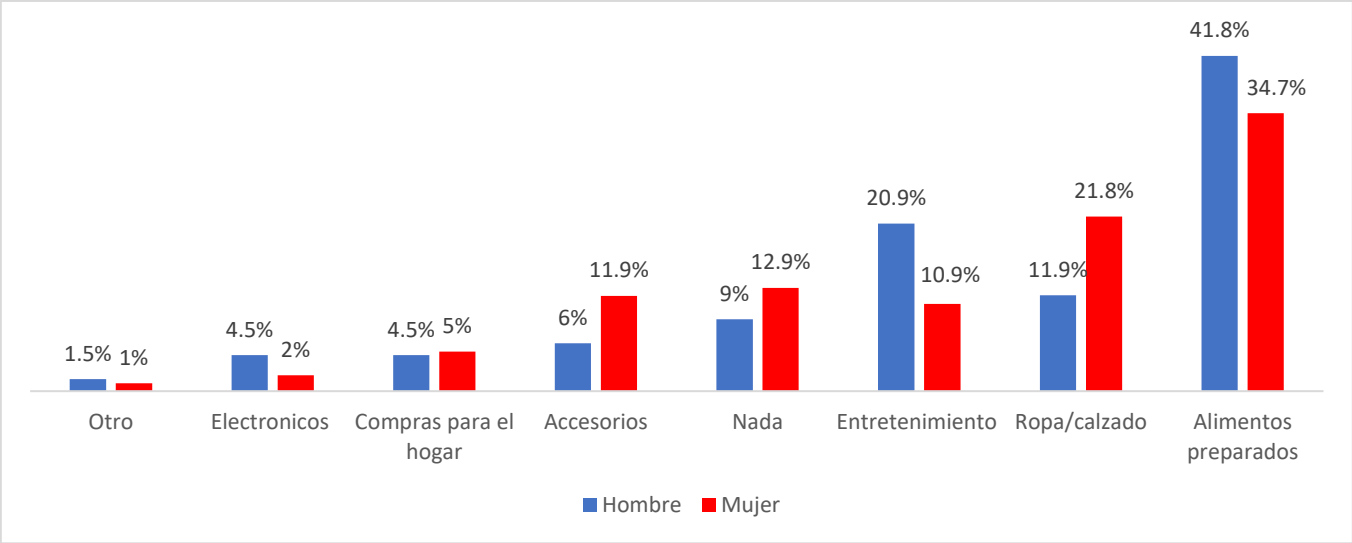
Gráfico 10. ¿Qué compras o actividades suele realizar en el CETRAM Cuatro Caminos?



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta Aplicada (2023)

El siguiente gráfico describe el consumo por género, el 34.7% de las mujeres consumen alimentos preparados, mientras que los hombres consumen en un 41.8%. Existe una gran diferencia con el consumo de ropa y calzado, donde las mujeres representan el 21.8% mientras que los hombres solo representan el 11.9%. En una de las categorías que más sobresalen los hombres es el entretenimiento con un 20.9% y las mujeres un 10.9%. Por último, para la representación en las compras para el hogar es muy similar con un 5% de mujeres y un 4.5% de hombres.

Gráfico 11. ¿Qué compras o actividades suele realizar en el CETRAM Cuatro Caminos?, por sexo



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta Aplicada (2023)

Para finalizar con este segundo modelo y de acuerdo con los datos recabados en las encuestas, aunque para los usuarios sea bien vista la remodelación del ala sur del CETRAM Cuatro Caminos, siguen existiendo ciertas problemáticas con esta remodelación que no son exclusivas para este paradero, sino también se pueden ver en Ciudad Azteca o en el Rosario. Existen varias investigaciones que comentan estos mismos aspectos. Sobre todo, el hecho de anteponer lo comercial sobre la movilidad ha afectado a que los traslados sean más largos y por lo cual los usuarios tengan que invertir más tiempo, un trayecto que se realizaba en 5 minutos aproximadamente se podría hasta duplicar en 10 minutos; además de que el nuevo conjunto comercial provoca congestionamientos de vehículos en la zona.

Es bueno poder dar mantenimiento a estos espacios, pero el diseño, como se observa, no ayuda a todos, por el simple hecho de tener que subir y bajar uno o hasta dos niveles para poder hacer cambio de un modo de transporte a otro. No basta con tener escaleras eléctricas o elevadores, puesto que, como se comentó, estos no siempre están en funcionamiento. Sería bueno que los usuarios no se vieran obligados a tener que pasar por todos los establecimientos comerciales o que al menos tuvieran la opción de tomar rutas más cortas. Sin embargo, la impresión general de los usuarios es buena, en comparación a como era el paradero antes.

3.3. “Tercer modelo”

De este último “modelo” se podría decir que es el que se está implementando actualmente en los paraderos de la Ciudad de México. En un inicio se puede mencionar que ahora como tal no hay un solo modelo que se tome de referencia para poder llevar a cabo las remodelaciones. La forma en que se trabaja actualmente es más diversa y lo que se puede observar en documentos oficiales es que ahora se tiene una nueva visión y prioridad con las remodelaciones de los CETRAM, ya no se tiene pensado implementar el segundo modelo, donde lo principal era la construcción de plazas comerciales. Si no, por el contrario, se menciona que estas nuevas remodelaciones se enfocan hacia el paradigma de la movilidad que se mencionó en el primer capítulo, donde es primordial el usuario. A continuación, se describirá con más detalle cómo ha sido todo el proceso del cambio de modelo, las especificaciones del porqué se decide cambiar las intervenciones de los CETRAM y que es lo que se está haciendo actualmente.

3.3.1. Gestión

Este último periodo, que es el más reciente y en el que estamos actualmente, con la última administración de gobierno de Claudia Sheinbaum, empezó en diciembre de 2018. Al momento de que entra esta nueva administración seguía en pie la remodelación de ciertos paraderos para poder dar mantenimiento a sus instalaciones y mejorar la movilidad de los usuarios que usan estos espacios. Algunos proyectos de remodelación ya estaban contemplados y aprobados desde la administración pasada y estos quedaron en pausa debido a los cambios que conlleva el pasar de una administración a otra. Pero estos proyectos que ya se tenían pensado intervenir, tenían acuerdos previos, desde una concesión ya autorizada, un Título de Concesión, Proyectos Ejecutivos, por mencionar algunos ejemplos.

Ahora, ¿qué implicó este cambio de gobierno para las remodelaciones de los CETRAM? Para empezar, desde el Programa de Gobierno de la Ciudad de México 2019-2024, se menciona como parte de sus compromisos, terminar con la privatización de los espacios públicos, por lo cual se anuncia la cancelación de contratos recientes de concesiones de

Centros de Transferencia Modal, esto por no cumplir con lo que se requería, además de revisiones de las contraprestaciones previamente autorizadas y de cómo es el diseño de las construcciones. Sobre todo, se estipula que “en particular, se realiza por un asunto ideológico, durante tres años se generaron concesiones cuyo objetivo era construir tiendas comerciales, no resolver el tema de la movilidad en la Ciudad de México, por eso han tomado esa decisión, en particular se cancela el contrato de concesión del CETRAM de 1917 en Iztapalapa.”[9] (México G. d., 2019).

De acuerdo con lo mencionado en el Programa de Gobierno de la Ciudad de México, se genera un Plan estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019, donde establecen como visión el colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad urbana y bajo esta proposición, los sistemas, programas y proyectos de movilidad deben de aumentar la accesibilidad, garantizar viajes seguros, cómodos y disminuir los tiempos de traslados (PEMCM, 2019). Dicho Plan se compone de tres ejes estratégicos: 1) Integrar, 2) Mejorar y 3) Proteger. En este caso, los Centros de Transferencia Modal fueron ubicados en el segundo eje que es “Mejorar”, que a grandes rasgos se resume en mejorar la infraestructura y los servicios de transporte públicos ya existentes. Como parte de las mejoras, se menciona el mantenimiento de las instalaciones de los CETRAM, entre colocación de luminarias, cámaras de vigilancia, fumigaciones, etc.

Como parte de este eje de “mejorar”, se habla en los informes de gobierno (2019-2024) del mejoramiento integral del CETRAM Indios Verdes, CETRAM San Lázaro, CETRAM Observatorio y CETRAM Tacubaya. Estos son paraderos que se consideraron para una remodelación completa de sus instalaciones. Una revisión de los proyectos que se mencionan en el informe permite ver que los paraderos no se están remodelando de la misma forma. Es decir, no se está implementando un solo modelo como en los periodos anteriores. Todo empieza con una misma premisa que es ya no ver a los paraderos como un bien comercial que se puede aprovechar y explotar; esto cambia para mejorar estos espacios desde una concepción más “social” donde lo principal es mejorar la movilidad de los usuarios.

Como se mencionó al inicio de este apartado, lo más característico de este “modelo” es que como tal no hay un modelo o al menos no se está implementando uno solo como en años

[9] Véase en: https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/Plan_Gob_2019_2024_1.pdf

anteriores; pero ¿Por qué se cuestiona si hay un tercer modelo para este último periodo?, bien se menciona esto por el hecho de que ahora cada Centro de Transferencia Modal se adapta a la realidad local del transporte y la movilidad. Adicional a esto, los actores involucrados para cada remodelación serán más variados o al menos para el tema de quien coordinará cada proyecto, irá variando de acuerdo con el tipo de proyecto que se desarrolle y no se construirá un mismo diseño. Revisando los documentos oficiales sobre las remodelaciones en curso y con ayuda de las entrevistas realizadas a funcionarios públicos de la SEMOVI y SOBSE, fue posible recabar más información para poder entender qué pasa en estos últimos años. Lo que se entiende es que las remodelaciones que se están llevando a cabo actualmente corresponden más a tipos de obras y tipos de proyectos muy diferenciados. Esto también fue comentando por la Directora Ejecutiva del Proyecto de Ampliación, Rehabilitación y Reforzamiento de la Línea 12 del Metro, que nos menciona que:

> *"Los proyectos fueron creados en específico, o sea no hay un modelo, o como algo genérico de los CETRAM, sino todos los proyectos fueron generados para cada CETRAM. Se generan de acuerdo con el área disponible y de acuerdo con el polígono de concesión tal cual". (Informante SOBSE, 2023)*

Sería bastante extenso el describir cada proyecto de remodelación que se está ejecutando actualmente, además de que no está en los alcances ni en los objetivos de esta investigación, pero sí se mencionará al final de este apartado, de manera general cuáles son las características que están teniendo. Esto con el fin de que sea más fácil para el lector entender las diferencias entre todos los proyectos y por qué se menciona que no hay un solo modelo en este último periodo. Ahora para este último apartado se retomó principalmente el caso del CETRAM San Lázaro, puesto que desde el inicio de esta investigación fue el paradero que se identificó que tenía muy bien documentado todo el proceso que se ha llevado a cabo para su remodelación y también es uno de los proyectos que ya están más avanzados.

Ahora, hablaremos del CETRAM San Lázaro, puesto que no se puede describir de una manera general cómo sería el diseño de los paraderos que están en remodelación en este

periodo, así como los usos, debido a la diferenciación que tiene cada proyecto de reordenamiento y al hecho que no están terminados. Se describirá el CETRAM San Lázaro, desde su construcción hasta el momento que se decide intervenir este espacio, por lo cual se hablará de los actores involucrados en el proyecto original, cómo han sido sus modificatorios, cómo son el proyecto actual y su diseño, para poder describir mejor cada apartado y como ya se mencionó me apoyaré con la información recopilada de las entrevistas de servidores públicos.

3.3.4. El caso del CETRAM San Lázaro

El Centro de Transferencia Modal “San Lázaro” inició operaciones en el año 1999, se construyó como instalación complementaria a la estación del metro San Lázaro de la línea 1 y la línea B, donde se reuniría el transporte público complementario a estas líneas del metro. Tiene un papel importante, ya que conecta con diversos medios de transporte que vinculan con la parte oriente de la Ciudad de México y del Estado de México, y poco a poco el CETRAM se fue ampliando tanto territorialmente como por su conexión con diferentes destinos, hasta como lo conocemos en la actualidad.

La primera línea del metro en esta zona fue la línea 1 (Observatorio- Pantitlán), que data del año 1969, fue parte de la primera etapa de construcción del Sistema de Transporte Colectivo Metro. En el año 1978 se inauguró la Terminal de Autobuses de Pasajeros de Oriente (TAPO), que tiene una conexión directa con la estación del metro San Lázaro, que, aunque queda fuera del área del CETRAM, su cercanía y conexión permiten que viajeros de otros Estados de la República Mexicana puedan trasladarse usando los diversos medios de transporte que convergen en el paradero. En el año 1999, el mismo año que entra en operación el CETRAM San Lázaro, se inaugura una línea adicional al metro, la línea B (Buenavista- Ciudad Azteca), que cuenta con una de sus estaciones, la terminal en el Estado de México, conectando con el municipio de Ecatepec de Morelos.

Hasta el momento, los últimos medios de transporte que se agregaron fueron la línea 4 del Metrobús, en el año 2012, que va de Buenavista a San Lázaro, con un servicio adicional hacia el aeropuerto de la Ciudad de México y la línea 5 del Metrobús que va desde Río de

los Remedios hasta San Lázaro, inaugurada en el año 2013. Por otro lado, se encuentran las diversas rutas del transporte público que conforman el paradero actual, que anteriormente fue denominado como “paradero provisional” por las diversas remodelaciones que se estaban realizando en el espacio. El paradero sigue conformado por cinco andenes, catalogados por orden alfabético en A, B, C, D y E, con aproximadamente 50 rutas diferentes, que tienen destino a la zona oriente y sur de la CDMX, como a diversos municipios del Estado de México como son Ecatepec de Morelos, Texcoco, Ixtapaluca, Zumpango, Tepexpan, Tezoyuca, etc. y con otros Estados de la República como Puebla, Veracruz y Tlaxcala.

Gestión. Debido a la diversidad de medios de transporte con los que cuenta y que tienen una conexión no solamente a nivel metropolitano, sino también a nivel regional, este paradero se ha convertido en un punto de interés para los inversionistas. Como ya se había mencionado, en el año 2014 se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México la Declaratoria de Necesidad para el otorgamiento de concesiones para el uso, aprovechamiento y explotación de los inmuebles en los que se ubican los Centros de Transferencia Modal. En esa se describe como el Gobierno de la Ciudad de México ha observado que los Centros de Transferencia Modal están pasando por una serie de problemáticas como inseguridad, deterioro de sus instalaciones, basura, etc. También analiza cómo se están invadiendo sus instalaciones y observa que la capacidad de su infraestructura cada vez más se ve superada por el número de personas que a diario utilizan las instalaciones.

Algunos de los beneficios que se obtendrían con la modernización de los CETRAM, sería la seguridad en el espacio, la ordenación de las actividades comerciales, el fomento e incentivo a la inversión privada, mediante estas asociaciones público-privadas. Como indica la Declaratoria de Necesidad, se pretendía: “impulsar proyectos estratégicos, mediante la inversión pública y privada, que generen empleo, promuevan encadenamientos productivos, abran espacios educativos, culturales y de capacitación y desarrollen centros comerciales y de entretenimiento, implementen programas de regeneración urbana integral en nodos y corredores estratégicos para la Ciudad de México, impulsen proyectos públicos, privados y sociales que promuevan usos diversos del suelo, actividades productivas, recuperación de espacios públicos, áreas verdes y equipamientos.” (Declaratoria de Necesidad, 2014: 23)

Así, en el año 2014, ante lo establecido en la Declaratoria de Necesidad, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI), anunció los lineamientos y criterios para que se puedan presentar propuestas para el reordenamiento de los Centros de Transferencia Modal y se dio prioridad a cinco CETRAM (Constitución de 1917, Indios Verdes, Santa Martha, Martín Carrera y Politécnico) donde no se encuentra San Lázaro, pero sí se deja abierta la posibilidad de presentar proyectos para la intervención de otros paraderos. Para el año 2016, la empresa denominada INIVAC, S. A. de C. V. de forma conjunta con COSTA DE ORO, S. A. de C. V., presentaron el Proyecto no solicitado de Mejoramiento al Entorno Urbano “San Lázaro”, con el cual se pretendía reordenar el espacio, así como promover el aprovechamiento y explotación del inmueble donde se ubica el CETRAM.

La propuesta fue considerada como la más viable y así en el 2017 el Gobierno de la Ciudad de México otorgó a través de la Dirección General de Patrimonio inmobiliario el Título de Concesión a dichas empresas, las cuales debían constituir una sociedad de Propósito Específico, que se denominó Puerta San Lázaro S. A. de C. V. Esa sería concesionaria encargada de la explotación del Ex Polígono de San Lázaro y su entorno. Dicho polígono cuenta con una superficie de 27,526.31 metros cuadrados. Siguiendo con el protocolo, la Concesionaria realizó el proyecto ejecutivo para poder realizar la construcción del nuevo CETRAM y este se entregó en septiembre del 2018, un poco antes de que concluyera el anterior periodo administrativo, por lo cual quedó pendiente la revisión del proyecto.

En ese momento el proyecto se presenta con la finalidad de mejorar el entorno urbano del CETRAM San Lázaro, y tenía que contemplar el estacionamiento, el mejoramiento de las áreas de tránsito tanto peatonal como vehicular, así como tener en cuenta a diferentes usuarios como ciclistas, personas con movilidad limitada, esto de acuerdo con la jerarquía de movilidad que se detalla en el artículo 6 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México (2014), donde indica que se le debe de dar prioridad a los peatones, en especial a personas que tengan alguna discapacidad o presenten alguna condición que limite su movilidad.

Como se señaló, el proyecto se entregó un poco antes de que concluyera el periodo administrativo anterior, por lo cual no pudo ser revisado. Cuando entra la nueva administración y se publica el Programa de Gobierno de la Ciudad de México 2019-2024, se informa que previamente se habían autorizado diversas concesiones de los Centros de

Transferencia Modal para renovar y modernizar sus instalaciones. Sin embargo, estos cambios se enfocan principalmente en el desarrollo económico, mediante la implementación de establecimientos comerciales, en lugar de solucionar los problemas de la movilidad (PGCDMX 2019-2024). Por lo cual se propone revisar las concesiones ya otorgadas en la administración anterior y ponerlas en observación para cambiar el tipo de modelo que se venía implementando con las remodelaciones de los paraderos. Entre las cuales se encontraba la concesión que ya se había otorgado para la remodelación del CETRAM San Lázaro.

Así, con la nueva administración se verifica la propuesta y la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México expide un documento denominado “Evaluación de Alternativas para la Renovación del Centro de Transferencia Modal San Lázaro” en agosto del 2021, donde se verifica el proyecto ya entregado y aprobado en 2017. La Secretaría de Administración y Finanzas (SAF) y la Secretaria de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México (SEDUVI) revisan toda la documentación técnica, legal y económico-financiera del proyecto del CETRAM San Lázaro. De esta evaluación, los actores involucrados concluyen que el proyecto responde más a una demanda mercantil y es más beneficioso para la concesionaria por la obtención de rentabilidad.

Por lo antes mencionado, se evalúan tres alternativas para poder continuar con la remodelación del paradero, las cuales consisten en: a) Seguir con el procedimiento del Título de Concesión tal y como se había autorizado en la administración anterior, b) Hacer cambios en el Título de Concesión para que se ajuste a la visión política de la movilidad de ese periodo de administración de la Ciudad de México (2018 -2024), y por último, c) Cancelar el Título de Concesión que ya se había otorgado y autorizado para abrir nuevamente un proceso de licitación. De los criterios de evaluación que SEMOVI considera para poder determinar qué es más viable para el proyecto, son más bien criterios técnicos, se centran en tres aspectos principales, que serían; la funcionalidad de su diseño del Área de Transferencia Modal (seguridad vial, ventilación, iluminación, cubiertas para protección contra el clima), la eficiencia de la integración modal (trayectos cortos, simples y claros, y que sea accesible mediante un diseño universal) y por último que cuente con una excelente integración con el entorno inmediato (reducción de congestión vial y mejora de la accesibilidad peatonal).

Se decide no optar por la primera alternativa, puesto que el proyecto original del 2017 tenía un aspecto más comercial que responde más a intereses mercantiles y rentabilidad privada, aunque en ese momento era la facilidad de iniciar lo antes posible con la ejecución del proyecto. Pero este tampoco resultaba favorable para los usuarios del paradero. La tercera alternativa también quedó descartada debido a que requería mayor tiempo, tanto para volver a sacar la convocatoria para una licitación nueva, como por el tiempo de recepción de propuestas (contemplando que cuando se sacó la convocatoria para lanzar propuestas, solamente hubo un interesado). Era alargar mucho más tiempo todo el proceso de reordenamiento, así como afectar por más tiempo a los usuarios. Además de eso, la cancelación del Título de Concesión implicaba pagar una indemnización a la Concesionaria y probablemente enfrentar un proceso judicial.

La alternativa seleccionada fue la segunda y se decidió continuar con la remodelación, pero con una nueva visión política de la movilidad, donde se le quita importancia al factor económico y se le da más prioridad al transporte público con el fin de mejorar la movilidad, así como la experiencia de los usuarios en sus viajes. Esto de acuerdo con la visión que se establece en el Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019, donde las personas deben de estar al centro de las políticas de movilidad de la CDMX. Así, los CETRAM en la Ciudad de México, en esta administración, están orientados a **"poner en el centro la experiencia de las personas usuarias, privilegiar la movilidad peatonal, garantizar la accesibilidad universal y resguardar la seguridad vial" (Plan Estratégico de Movilidad, 2019)**. Se comenta en las entrevistas que, para poder llevar a cabo los modificatorios al Título de Concesión, un actor clave es Transparencia Mexicana que apoyó en realizar un estudio de riesgos para saber en qué se tenía que prestar atención para llevar a cabo la modificación de la concesión de la mejor manera posible y hacer viable el proyecto.

> *"Junto con las recomendaciones de Transparencia Mexicana se tuvo que realizar un ejercicio de transparencia y reunirnos con nuestros compañeros de finanzas para ver el tema de la viabilidad financiera, lo que vimos es de qué forma se podía lograr el equilibrio financiero." (Informante SEMOVI, 2023)*

Así, el 5 de febrero del año 2020, SEDUVI, SAF y la Concesionaria Puerta San Lázaro S. A. de C. V, firmaron el Primer Modificatorio al Título de Concesión, en el cual se solicitó modificar el proyecto ya realizado, haciendo cambios al área comercial para reducirlo y anular el área destinada a estacionamiento. Se estableció que, una vez aprobada la modificación al proyecto, la Concesionaria debía realizar de nuevo el Análisis Técnico Financiero, así como el análisis del costo beneficio para que se pudiera evaluar la viabilidad financiera. Esto con la finalidad de que, si los resultados de los estudios no eran favorables para la Concesionaria, esta tenía la opción de retirarse sin ningún tipo de sanción. Aunque los resultados terminaron siendo desfavorables, la Concesionaria siguió con el proyecto, pero solicitó una modificación en las condiciones del proyecto y la restitución del equilibrio económico. Lo mencionó también el Asesor "A" de la Secretaría de Movilidad:

> *"Se disminuyó la contraprestación, originalmente la contraprestación que iba a pagar la concesionaria estaba más alta, aproximadamente del 8% y en el titulo modificado quedo menor en 4.5, aproximadamente, entonces también ya bajando la contraprestación que tiene que pagar el concesionario también logramos acercarnos un poco a la viabilidad financiera". (Informante SEMOVI, 2023)*

Se estipula en el primer modificatorio que hay cambios en ciertas definiciones. También entra en vigor en este momento la nueva Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, por lo cual dejó de existir la Oficialía Mayor y algunas de sus atribuciones se transfirieron a la Secretaría de Administración y Finanzas. Otra figura que ya no aparenta en el Título de Concesión es el de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal, esto debido a que en enero de 2019 se decreta que el Órgano Regulado de Transporte, que es un órgano desconcentrado anexo a SEMOVI, sea quien administre, opere, supervise y vigile los espacios que conforman los CETRAM.

Uno de los cambios más importantes es la disminución del Área Comercial y de Servicios, dando más preferencia al Área Socio Cultural, que de acuerdo con la documentación oficial se determinó que sería el "área destinada a implementar actividades culturales, recreativas, deportivas y de atención de contingencias en la zona de influencia" (Título de Concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de diversos polígonos que integran el bien del

dominio público denominado "ex polígono de San Lázaro", 2017). Por lo cual se introduce un nuevo concepto en el Título de Concesión que sería el del Proyecto Elemental Redimensionado (PER), dicho proyecto hace referencia al nuevo proyecto que se implementaría para la remodelación del CETRAM San Lázaro. Este se aprueba en marzo de 2020.

Para el segundo modificatorio del Título de Concesión, que se lleva a cabo en noviembre de 2021 se estipula que la contraprestación anual se ajustaría de 7.88% a 4.74%, para esto también se realiza una modificación a la duración de la concesión pasando de la duración original de 40 años a 44 años.

> *"Estas medidas se tomaron y para nosotros es muy importante comunicarlo así, no para regalarle dinero a la concesionaria, nunca se ha tratado de eso, sino para que, como cambiaron las características del proyecto para priorizar la movilidad, pues se convierto en un proyecto menos rentable económicamente, entonces había que hacer estos cambios para que quedara equilibrado" (Informante SEMOVI, 2023).*

En la siguiente tabla se enlistarán las principales diferencias entre el Título de Concesión original del CETRAM San Lázaro y el Título de Concesión ya con las modificaciones que se realizaron:

Tabla 4. Principales diferencias del Título de Concesión original de San Lázaro 2017 y del 2020

Componente	Título de Concesión San Lázaro 2017	Título de Concesión San Lázaro modificado 2020
ANTECEDENTES	VIII. El 1 de julio de 2016 las empresas INIVAC, S.A. de C.V. y COSTA DE ORO, S.A. de C.V. de manera conjunta presentan ante SEDUVI el Proyecto no solicitado de Mejoramiento al Entorno Urbano "San Lázaro" X. El 6 de diciembre de 2017, SEDUVI aprueba el Proyecto básico y la evaluación técnico-financiera y el análisis costo-beneficio	III. El 5 de diciembre de 2018 inicio la nueva administración (2018-2024) IV. El 1 de enero de 2019, entra en Vigo la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la CDMX, así deja de existir la Oficialía Mayor V. El 2 de enero de 2019 se transfiere al Órgano Regulador de Transporte la administración, operación, supervisión y vigilancia de los CETRAM

		IX. El actual gobierno solicita a la Concesionaria, cambiar el proyecto, favoreciendo el ASC, disminuyendo el ACS. -El 5 de febrero de 2020 se dictamina el primer modificatorio del Título de Concesión -El 3 de marzo de 2020 la Dirección General de Control y Administración Urbana adscrita a SEDUVI, aprueba el PER
Condición 1. Definiciones	Sección 1.1 Términos definidos Coordinación: es la Coordinación de los CETRAM OFICIALÍA: Es la Oficialía Mayor del Gobierno de la Ciudad de México SEFIN: Secretaría de Finanzas de la Ciudad de México	Sección 1.1 Términos definidos ORT: Órgano Regulador del Transporte SAF: Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México Proyecto Elemental Redimensionado (PER): es el nuevo proyecto para el reordenamiento del CETRAM San Lázaro, que está bajo la nueva política de movilidad de la administración 2019-2024 -Área Comercial y de Servicios (ACS) Supervisor de Operación. -Se agrega; Carpeta de cargos actualizada
Condición 3. Vigencia de la Concesión	Sección 3.1 Plaza de Vigencia de la Concesión. La Concesión será de 40 años	Sección 3.1 Plaza de Vigencia de la Concesión. La Concesión será de 44 años
Condición 6. Proyecto Ejecutivo.		Se agrega inciso p): Se indica que se realizará nuevos estudios Técnicos Financieros y el Análisis Costo-Beneficio, para que la Concesionaria pueda evaluar la viabilidad financiera y decida si continua con el Proyecto Elemental Redimensionado

Condición 18. Contraprestación	Sección 18.1. Contraprestación durante la Explotación Comercial. Concesionaria deberá pagar al GCDMX la cantidad que resulte mayor entre: (i) el 2.68% de la totalidad de los Ingresos por Explotación Comercial Brutos anuales o (ii) el 7.88% de la totalidad de las utilidades netas percibidas por la Concesionaria en el año correspondiente	Sección 18.1. Contraprestación durante la Explotación Comercial. Concesionara deberá pagar a la Ciudad de México; 1) en caso de que la inversión que realice la concesionaria considere solamente recursos de Capital de riesgo la cantidad que resulte mayor entre: (i) el 1.79% de la totalidad de los ingresos por servicios anuales y (ii) el 4.74% de la totalidad de las utilidades netas percibidas por la Concesionaria 2) o si la inversión que la concesionaria realice, además de Capital de riesgo, recursos de Financiamientos, deberá de pagar la cantidad que resulte mayor entre el 1.59% de la totalidad de ingresos por servicios anuales y el 4.74% del total de utilidades netas percibidas por la concesionaria

Fuente: Elaboración propia con datos del Título de Concesión CETRAM San Lázaro y sus modificatorios

Para más detalles sobre las diferencias que tiene el proyecto del 2017 y el Proyecto Elemental Redimensionado, se retomaron los datos expuestos en el documento de **Evaluación de Alternativas para la Renovación del Centro de Transferencia Modal San Lázaro**. Uno de los principales cambios entre ambos proyectos es la extensión de la superficie total del proyecto, reduciéndose aproximadamente en un 70% pasando de un total de 102,979 metros cuadrados a solamente 28,261 metros cuadrados. Esto debido al gran cambio en el tamaño del Área Comercial y de Servicios, puesto que se redujo en un 40% aproximadamente, pasó de ser un 55.8% del total de la construcción a solamente un 14.3%, también reduciendo los componentes de esta área. Se le dio mayor proporción al área de Transferencia Modal en el PER 2020, donde pasó de ser un 28.4% del proyecto a un 62.7%, esto debido a que sería la esencia del CETRAM y lo que ayudaría los usuarios a mejorar su movilidad.

Dentro del análisis comparativo que hace SEMOVI entre el proyecto del 2017 y el PER 2020, se indica que el “PER garantiza que la rehabilitación del CETRAM San Lázaro responda a la imagen objetivo para la infraestructura de transporte público manifestada por la presente administración, en la que las personas estén al centro de las políticas de movilidad” (Evaluación de Alternativas, 2021). En cuanto a la evaluación financiera, como se mencionó anteriormente, se requirió una menor aportación monetaria por las modificaciones a la contraprestación con la concesionaria, adicional a esto el costo de la infraestructura sería menor, así como los costos de su mantenimiento.

Componentes del proyecto 2017

Componente	Área del proyecto	Metros cuadrados del Proyecto 2017	Proporción del Proyecto 2017
Área de Transferencia Modal	ATM	8,695	28.4%
	Mezzanine Metro	380	
	Andadores peatonales comerciales y de servicios	20,162	
Área Socio Cultural	Explanada o plaza sociocultural	4,006	6.2%
	Áreas verdes comunes	2,381	
Área de Integración con el Entorno	Perímetro del CETRAM San Lázaro	9,880	9.6%
Área Comercial y de Servicios	Locales comerciales	33,315	55.8%
	Roof Garden	152	
	Anden de descarga de servicios	3,116	

Componentes del PER 2020

Componente	Área del proyecto	Metros cuadrados del PER 2020	Proporción del PER 2020
Área de Transferencia Modal	ATM	8,417	62.7%
	Puente de conexión entre estaciones de STC Metro L1 y L2	1,370	
	Andadores peatonales al aire libre	647	
	Andadores peatonales cubiertos y sanitarios	7,292	
Área Socio Cultural	Explanada o plaza sociocultural	4,006	16.3%
	Áreas verdes comunes	612	
Área de Integración con el Entorno	Perímetro del CETRAM San Lázaro	1,870	6.6%

	Dos sótanos de estacionamiento	20,892	
Total		102,979	100%

. Fuente: Evaluación de Alternativas para la Renovación del Centro de Transferencia Modal San Lázaro, agosto 2021

Tabla 5. Componentes del proyecto 2017

Área Comercial y de Servicios	Locales comerciales	4,048	14.3%
Total		28,261	100%

Fuente: Evaluación de Alternativas para la Renovación del Centro de Transferencia Modal San Lázaro, agosto 2021

Tabla 6. Componentes del PER 2020

Por último y para cerrar este apartado de la gestión es importe mencionar el papel que tiene la coordinación para la remodelación de este paradero. Para el segundo modelo, como se ha mencionado al momento de dar la licitación y empezar con todo el proyecto de remodelación de los paraderos, quien quedaba a cargo del diseño, construcción y administración era el actor privado que tenía la concesión, pero para este último “modelo” y en específico para el caso de la remodelación del CETRAM San Lázaro, con el cambio de visión a la nueva política de movilidad en la Ciudad de México, tienen más notoriedad otros actores. Los actores principales que figuraban desde el Título de Concesión son SEDUVI, la Dirección de Patrimonio Inmobiliario, SAF, ORT y SOBSE, mientras que SEMOVI como tal no figuraba en el Título de Concesión. El Subsecretario de Planeación, Políticas y Regulación de SEMOVI, comenta que, con la administración actual, lo que se hace es que la Jefa de Gobierno (en ese momento Claudia Sheinbaum) asigna a SEMOVI como el responsable de coordinar este proyecto. “Cuando llega la actual administración lo que nos dicen es, la jefa de Gobierno nos dijo, saben que estos son CETRAM, son proyectos de movilidad, SEMOVI que haga como cabeza de sector” (Informante 2 SEMOVI, 2023). Sus labores consistían principalmente en lograr que los diferentes actores, tanto los mencionados anteriormente, como Metro, Metrobús y la Concesionaria, se reunieran para poder trabajar sobre el proyecto y así existiera comunicación entre las diferentes dependencias.

Diseño. El Proyecto no solicitado de Mejoramiento al Entorno Urbano “San Lázaro” (que era el primer proyecto antes de las modificaciones), consistía principalmente en mejorar la seguridad del espacio, la imagen urbana y en especial la movilidad, esto bajo la premisa del Desarrollo Orientado al Transporte, de dar una integración a la infraestructura urbana y en especial remodelar el espacio del CETRAM San Lázaro. Las áreas que se estarían desarrollando serían las siguientes: Área de Transferencia Multimodal (ATM), Área de

Integración con el Entorno (AIE), Área socio-cultural (ASC) y el Área Comercial y de servicios, esta última área tendría contemplado ofrecer diversos servicios comerciales y de entretenimiento para las personas que realizan sus traslados en este paradero o bien para las personas interesadas en el entorno inmediato, por lo cual se tendría que habilitar 33,315 metros cuadrados para la construcción de tiendas ancla.

El desarrollo inmobiliario que se llevaría a cabo tendría por nombre “Puerta Oriente” que estaría conformado por dos sótanos que serían el estacionamiento, adicionalmente se menciona que se construiría un edificio extra de cinco niveles para estacionamiento, que se ubicaría en un predio contiguo al polígono de la concesión. Después la planta baja sería destinada al área del CETRAM, que contaría con 3 bahías para ascenso y descenso de pasajeros, habría algunos locales comerciales que se ubicarían al frente sobre avenida Ing. Eduardo Molina, así como un acceso principal para peatones, la plaza comercial contaría con 4 elevadores, así como con escaleras eléctricas. Entre la planta baja y el primer nivel se construiría un nivel medio, para ubicar un acceso para las estaciones del metro, tanto de la línea 1 como la línea B. Por último, habría cuatro niveles más para un uso comercial, donde se ofrecerían diversos servicios y entretenimiento.

Imagen 7. Renden del proyecto original del CETRAM San Lázaro

Fuente: Evaluación de Alternativas para la renovación del Centro de Transferencia Modal San Lázaro, 2021

El primer nivel sería destinado a conectar todos los medios de transporte y tendría conexión el metro con el túnel 1 de la TAPO, por la cual se contemplaba como el más concurrido, adicionalmente contaría con un puente peatonal que conectaría con las dos líneas del Metrobús. El segundo nivel concentraría los locales comerciales, así como servicios, contaría con elevadores y escaleras eléctricas. El tercer nivel también concentraría locales comerciales y áreas de servicio, además aquí se llevaría el área de comida rápida. Finalmente, en el cuarto nivel, se consideraría un área de entretenimiento, ya que se ubicarían restaurantes y un cine. Así, la inversión que se tenía contemplada para el "Proyecto No solicitado de Mejoramiento al Entorno Urbano de San Lázaro" era de un costo de $1,443.29 millones de pesos (sin IVA), del cual el 61% de la inversión sería destinada a la construcción del área comercial.

Cuando la actual administración (2018-2024) hace la revisión del proyecto de renovación de San Lázaro y considera que no seguirá con el proyecto que ya se había autorizado, se hacen una serie de modificaciones en cuanto a su diseño. En el resumen ejecutivo que se encuentra en la página oficial de la SEMOVI, se indica que los trayectos tendrán una conexión directa y corta, principalmente para que se les ahorre tiempo a los usuarios. El diseño del espacio se tenía pensado con un acceso universal, así sería adecuado para todos los usuarios, por lo cual su diseño está pensado en un solo nivel en una planta baja. De acuerdo con la presentación ejecutiva del Proyecto, se construiría una explanada sociocultural con espacios de convivencia y se contaría con un PILARES para que brinde sus servicios a la comunidad y se atraigan visitantes a este espacio. Por otro lado, sí contaría con un área comercial, pero esta se vio reducida significativamente como se comentó anteriormente. Los locales comerciales se distribuirán en cinco bloques y kioscos, se plantea esta distribución para que el ATM sur se pueda conectar por medio de andadores, plazas pequeñas, la explanada sociocultural, hacia el ATM norte.

Se indica que los andadores tendrían un diseño abierto, pero que contarían con una cubierta para no dejar a la intemperie a los usuarios de la lluvia o el sol; se piensa en el diseño abierto para que exista una iluminación y ventilación natural, esto con el fin de hacer el espacio más ameno y también para no usar tanta energía eléctrica. En el nuevo proyecto no se contempla ningún tipo de nivel subterráneo, ni áreas de estacionamiento. Por otro lado, el Área de Transferencia Modal (ATM), se dividiría en dos ATM norte y ATM sur, en el primero se concentraría el transporte público, mientras que en el segundo se construiría

una bahía de ascenso y descenso, así como una base de taxis y por último el diseño del estacionamiento se cambió totalmente, puesto que anteriormente se pensaba implementar un edificio únicamente para estacionamiento, mientras que para este diseño fue algo que no se podía contemplar, principalmente por lo mencionado en las entrevistas, de que se podía colapsar esta zona atrayendo más automóviles. *"Un centro comercial, si atrae muchísimos viajes a una zona que ya está muy colapsada en términos de viajes, no necesitamos meterle más viajes a esta zona, entonces bajémosle la cantidad de metros cuadrados y estacionamiento." (Informante 2 SEMOVI, 2023)*

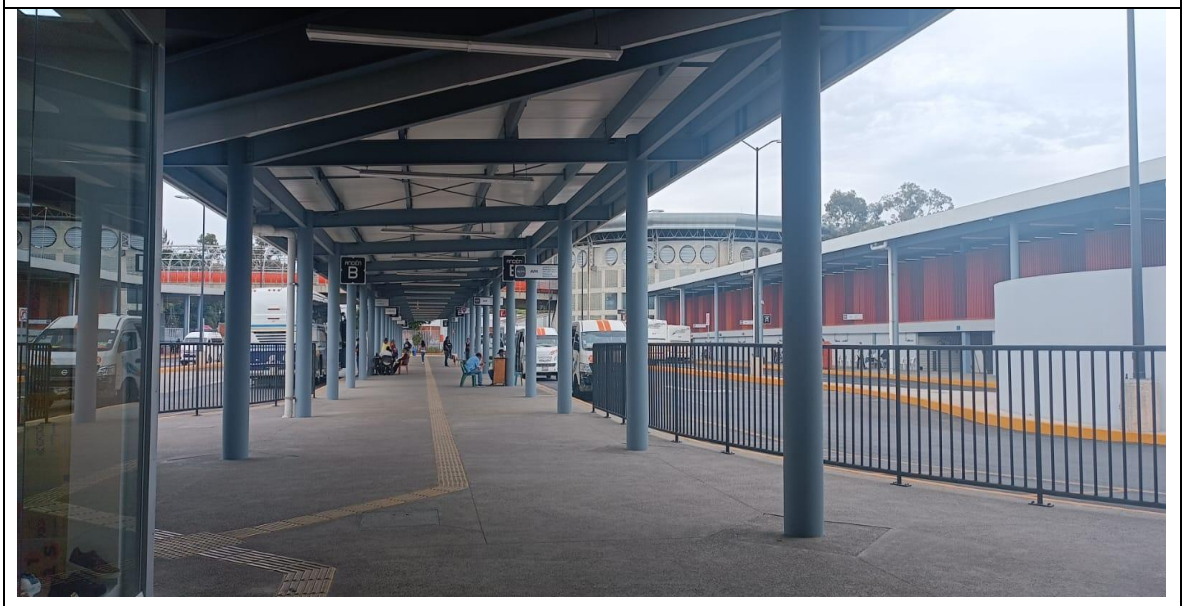
Imagen 8. Nuevo proyecto redimensionado del CETRAM San Lázaro

Fuente: Presentación del PER 2020

El nuevo CETRAM se encuentra dividido en dos paraderos. El ATM norte contiene tres andenes, que serían el "A", "B" y "C" y el ATM sur contiene los últimos dos andenes que serían el "D" y "E". Se mantuvieron los cinco andenes que se tenían desde el ATM provisional y las rutas que se encontraban en el paradero provisional con el que se contó durante la remodelación. De los dos paraderos, el ATM norte es el más grande, como se observa en la imagen 11, cada andén cuenta con señalética que indica su letra y las rutas de las diferentes rutas de transporte público. Se puede cruzar de un andén a otro sin necesidad de pasar por el arroyo vehicular y algunas partes de los andenes se encuentran

cercadas para que los usuarios no bajen de la banqueta. El Órgano Regulador del Transporte (ORT) es quien actualmente administra al CETRAM, este debe proveer seguridad y permitir que se vigile el ingreso y salida del transporte público.

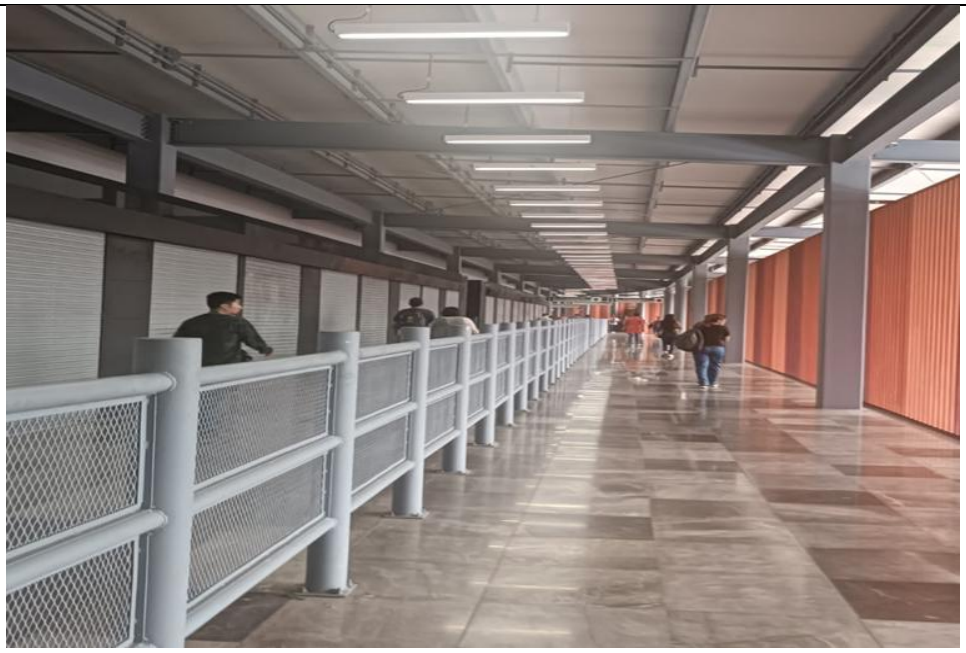
Imagen 9. Nuevo ATM norte



Fuente: Elaboración propia, 2024

Ahora, como estaba previsto en los documentos oficiales donde se estipulaba que los locales comerciales estarían destinados a cadenas comerciales, los locales comerciales se concentran alrededor del ATM Norte y en el túnel de conexión entre la línea B del metro y la TAPO. Mientras que para los locales adentro de las instalaciones del metro, de menor tamaño, situados en el túnel de conexión entre la línea 1 y línea B, son exclusivos para los comerciantes que se ubicaban en el antiguo mercado, como comentó el asesor “A” de SEMOVI comentó en la entrevista.

Imagen 10. Locales comerciales en túnel de conexión del metro.



Fuente: Elaboración propia, 2023

La explanada sociocultural se puede encontrar del lado de la línea 1 del metro, cercana del ATM sur. Se comenta en la documentación que contará con áreas de descanso, con mobiliario para que tanto los usuarios del CETRAM como algún visitante puedan sentarse a descansar, comer algo o simplemente esperar a otra persona, también contaría con una fuente en medio del lugar y todo el espacio tendría guías podotáctiles, así como todo el CETRAM.

Imagen 11. Explanada sociocultural

Elaboración propia, 2023

El diseño del paradero se realizó en un solo nivel, para no tener que subir o bajar escaleras, cuenta con rampas y los mapas están en braille. Tomar la decisión de implementar todo a un solo nivel es una gran ventaja para este CETRAM en específico, puesto que, por la presencia de la TAPO, hay mucha más presencia de usuarios con maletas y/o bultos que tienen que ir cargando, sería bastante complejo si tuvieran que subir o bajar varias escaleras, también se esperaría que este CETRAM fuera más accesible para personas con alguna limitación física. Para finalizar este apartado, en la presentación ejecutiva del nuevo proyecto de remodelación, se había señalado la construcción de un PILARES, aunque recorriendo el CETRAM San Lázaro, se observa que por lo pronto ya no existe algún espacio donde se pueda llevar la construcción de estas instalaciones.

Usos. Para el tema de los usos, principalmente se buscaba analizar cómo los usuarios estarían utilizando este espacio y preguntar directamente sobre su percepción de la remodelación. También se pretendía utilizar la descripción etnográfica como se hizo en los otros dos casos, para poder describir los usos de estos espacios. Lamentablemente no se pudo llegar a esto debido a que como ya se mencionó la apertura del nuevo CETRAM, tardó más de lo indicado y por el poco tiempo que tiene su inauguración, además de que aún no está funcionando en su totalidad, no se pueden tener elementos certeros al respecto.

Sin duda se esperaría que la remodelación del CETRAM San Lázaro ayude a mejorar la movilidad de las personas que usan este espacio, sobre todo porque contarán con mejores instalaciones (en comparación a como se encontraban anteriormente), pero sobre todo se esperaría que esta vez con este “modelo” que se está implementando en San Lázaro, realmente los trayectos de las personas al pasar por este espacio sean más cortos, eficientes y no estén condicionados a tener que pasar por un establecimiento comercial. Comenta el Subsecretario de Planeación, Políticas y Regulación, que su mayor interés es:

> *“Lo que queremos es, a mí me gusta definirlo como una dignificación del espacio de espera, en que tú puedas 1) orientarte fácilmente, saber dónde tienes que ir, si llega una persona que nunca ha estado ahí, que no tenga que andar preguntando donde está la entrada al metro, que es lo que pasa. 2) que no importe si tienes alguna discapacidad, si andas con niños,*

un adulto o un bebé, puedas llegar a tu anden sin necesidad de que estes cargando, que haya una comodidad. En general que haya un mejor espacio público, tenemos lugares más seguros, más amables, más sanos, en fin, se trata de eso, quitarle la bien ganada fama que tienen los CETRAM." (Informante 2 SEMOVI, 2023)

Sobre todo, es interesante que desde los documentos oficiales se comente que para las remodelaciones actuales de los Centros de Transferencia Modal se ponga en el centro al usuario, en especial a sus necesidades y experiencias, haciendo hincapié en el cambio de paradigma de la movilidad. Lo cual hace pensar que tienen planeado implementar alguna herramienta de participación ciudadana, para poder preguntar directamente a los usuarios cuáles son sus necesidades, qué esperan del espacio o de qué forma serían más eficientes estas remodelaciones para ellos. Pero por la información recopilada durante las entrevistas con los funcionarios públicos, se comenta que no se planea implementar ningún tipo de herramienta de participación ciudadana y sus análisis para los trayectos y tiempos, se basan en la encuesta de Origen Destino del 2017, sin aclarar de qué forma se piensa tomar en cuenta las experiencias de los usuarios o qué se piensa implementar para poder llevarlo a cabo.

Otro punto y que va de la mano con los paraderos es el tema del comercio informal que vemos en el entorno inmediato de sus instalaciones y que varios usuarios utilizan para poder satisfacer diferentes necesidades. Para el caso de San Lázaro, durante la remodelación, se podía ver cómo el comercio informal invadía la vía pública, en particular en Eduardo Molina, dificultando el paso del transporte público y los usuarios. Es un tema que de igual forma se abordó con los diferentes funcionarios públicos, sobre todo para saber cómo ha sido el trabajo que se ha tenido que realizar con los comerciantes para poder llevar a cabo todo el proceso de construcción. Se comenta que en el año 2017 se llevó a cabo un proceso de expropiación del mercado que se encontraba saliendo del metro de la línea 1, donde se quitaron a todos los comerciantes y se les despojó de todas sus pertenencias. Este predio quedó libre y vacío para poder llevar a cabo la construcción. Se comenta que el mercado tenía 252 locales comerciales y debido a la expropiación realizada, la concesionaria creó un fideicomiso, *"con 50 millones de pesos, cuya finalidad era indemnizar a esos comerciantes que eran propietarios de esos 252 locales" (Informante 1 SEMOVI, 2023)*.

El inconveniente con el fideicomiso y por lo comentado en las entrevistas, es que este tipo de medida es única en su categoría, éste es creado con recursos de un actor privado y es administrado por funcionarios públicos con la finalidad de indemnizar una expropiación. Lo administraba SEDUVI, Consejería Jurídica y FONDECO. Se dificultaba que el dinero pudiera ser liberado, especialmente por las reglas que el mismo fideicomiso tenía. Se comenta que desde el 2020 no se había podido ejercer ninguna indemnización, fue un proceso largo, sobre todo era difícil saber quién realmente había sido propietario de un local comercial dentro del mercado.

> *"La ley de expropiaciones dice que para que tú le puedas pagar indemnización a alguien, esa persona tiene que demostrar ser propietario del bien que se está expropiando, sino no le puedes dar dinero, entonces por eso en el contrato del fideicomiso se puso una cláusula de que tenían que demostrar ser o bien propietarios o en su defecto poseedores" (Informante 1 SEMOVI, 2023).*

Se agilizó el proceso de pagar las indemnizaciones al momento de que se iban a iniciar con las obras, esto principalmente para que no se tuviera inconveniente con los comerciantes y se les apoyara a ubicarse en otros lados, mientras se llevaban a cabo las construcciones necesarias, sin algún problema u obstaculización. El informante 1 de SEMOVI comenta que se terminaron de pagar todas las indemnizaciones en mayo de 2023, donde en total se pagaron 240 indemnizaciones a comerciantes y los 11 restantes a FONDECO, puesto que al momento de la expropiación dicha entidad aún tenía en propiedad 11 locales. El plan es que estos comerciantes ambulantes se instalen en locales comerciales en la pasarela de conexión de la línea 1 y B, por lo cual se debería de ampliar el doble de ancho que tiene actualmente, adicionalmente se debería de construir tres islas con locales comerciales.

El Asesor "A" de SEMOVI menciona que al acuerdo que se llegó con los comerciantes, es que ellos (comerciantes) tendrían que pagar la construcción de los locales, esto sería cubierto con la indemnización que se les daría. Aparte de terminar con la construcción de la vía pública, también estarían formalizando a estos comerciantes, puesto que pasarían a tener un permiso, a pagar una renta y serían regulados por el Metro. Algo que no se podría permitir sería la venta de alimentos preparados, debido a que, por cuestiones de seguridad y ventilación, no se podría autorizar este giro en los locales comerciales, por lo cual se debería de hablar con los comerciantes para que los que vendan alimentos se puedan

reubicar en otros lados, para ello han tenido que trabajar en conjunto el Gobierno de la CDMX, SEMOVI, y la Alcaldía Venustiano Carranza. Al momento de inaugurar las nuevas instalaciones del CETRAM San Lázaro, ya se tendría que contar con todos los locales comerciales, para que no haya obstrucciones en la vía pública, que el espacio pueda ser más fluido y los cambios de un modo de transporte a otro sean más fáciles.

Actualmente, todavía se observan algunos puestos de comercio informal en el entorno inmediato, principalmente sobre las líneas del Metrobús y saliendo del ATM sur; aunque su presencia sí disminuyó a comparación de unos meses atrás. Los puestos que se observan son todos de alimentos preparados. Como se mencionó en las entrevistas, estos comerciantes son los únicos a quienes no se les pudo asignar un local comercial. Se esperaría que al momento de que se habiliten por completo los locales comerciales que están dentro del metro, a estos puestos informales se les reubique en otro lado, así que sería cuestión de tiempo para ver liberado por completo la vía pública. Por último, es importante mencionar que se retomó el tema del comercio informal, debido a que el comercio es un complemento de la movilidad, pero lo que importa y debe de predominar es la movilidad, por lo cual cambiaron por completo el diseño de la plaza comercial para no entorpecer la lógica de la movilidad y haciendo que estos espacios sean más accesibles para todo tipo de público. Adicionalmente, con este nuevo “modelo” y paradigma, se apuesta al comercio formal e informal, con la integración de los comerciantes informales al nuevo proyecto.

Imagen 12. Comercio informal en la vía pública

Fuente: Elaboración propia, 2023

3.3.5. Otros casos del último periodo

Por último, buscamos retomar de manera sintética el caso de los diferentes CETRAM que se están remodelando actualmente, esto con la finalidad de describir cuáles son las diferencias que tienen y destacar el hecho de en este último periodo lo característico es que no hay un modelo o al menos un solo modelo que se esté implementando en los proyectos de reordenamiento de los paraderos.

Para el paradero de Indios Verdes, se habló del proyecto de rehabilitación de este CETRAM desde el primer informe de gobierno de la administración actual de la Ciudad de México, contemplando su intervención para el año 2020, aunque por debidos factores, incluidos la pandemia mundial de COVID, el proyecto se ha venido retrasando. Hasta la actualidad (finales del año 2023) no se ha terminado con las obras de remodelación, aunque ya cuenta con grandes avances. En la página de la Secretaría de Obras y Servicios, se señala que es un proyecto integral donde se busca integrar los diferentes modos de transporte que llegan a este CETRAM, entre ellos la línea 3 del Metro, línea 1 y 7 de Metrobús, la línea 1 del Cablebús, línea 2 del Mexicable y la línea 4 del Mexibús, además de todas las líneas del transporte concesionado. Su diseño sería en dos niveles, dejando en la parte de abajo las lanzaderas y el área del Metrobús, con un área de locales comerciales para poder ordenar el comercio en la zona. El financiamiento para poder llevar a cabo este proyecto sería mediante BANOBRAS, FONADIN y el Estado de México, por lo cual tendría una inversión, así como un diseño diferente con respecto al segundo modelo “público-privado”.

En el caso de Observatorio, actualmente, está en proceso el cambio de Título de Concesión, puesto que el proyecto original contemplaba todo un desarrollo inmobiliario en la zona, desde la construcción de una plaza comercial, una torre destinada a vivienda y otra torre para poder instalar un hotel. Esto debido a que estaba contemplada la llegada del Tren Interurbano en esta estación. Se va a cambiar el diseño original, aunque hasta el momento no se sabe cuál es el diseño que se piensa implementar. Este CETRAM será un nodo importante, en efecto se debe incluir la ampliación de la línea 12 del metro, además de la

línea 1 que fue renovada, la llegada del Tren Interurbano y la terminal central de autobuses del poniente. Se menciona en el Quinto Informe de Gobierno de la CDMX, que el mejoramiento de este paradero se llevará a cabo mediante una concesión y que aún se encuentra en una fase de desarrollo a nivel ejecutivo, se prevé que la construcción se lleve a cabo en 2024, lo único que se sabe con respecto al diseño y que se mencionó en las entrevistas con los servidores públicos, es que no se puede implementar un diseño como en San Lázaro en un solo nivel, por los diferentes modos de transporte que convergen en este espacio.

Para el caso de Tacubaya, el Quinto Informe de Gobierno de la CDMX dice que se construirá un CETRAM desde cero, es decir, completamente nuevo. La inversión para este proyecto será de tipo privada “correspondiente al pago de potencial adicional de la Bolsa de Usos del Suelo e Intensidad de Construcción del Sistema de Actuación por Cooperación Tacubaya” (SAC), por lo cual su inversión es diferente al segundo modelo “público-privado”, en efecto intervienen otros actores que no estaban involucrados en los otros proyectos mencionados. Se podría decir que este es el proyecto más reciente sobre el que se está trabajando, por lo cual aún no se ha mencionado nada sobre su diseño, solamente que pretende ordenar todo el servicio de transporte público concesionado, que podemos ver muchas veces operar sobre las vialidades sin contar con un espacio adecuado para ascenso y descenso de los pasajeros. Para este proyecto se menciona que iniciaría a principios del año 2024.

A diferencia del segundo modelo “público-privado” donde se podían observar la intervención de los actores privados en la financiación de los proyectos de remodelación, el uso de las concesiones o el diseño (plazas comerciales), para este último periodo se puede ver que tanto el financiamiento como el diseño van a ser muy distintos. La administración actual está buscando otras opciones para poder intervenir estos espacios, cada intervención depende mucho más del contexto de cada territorio y del tipo de proyecto que se piense desarrollar en cada CETRAM.

4. Conclusiones

Sin duda existe una evolución en cómo se conciben actualmente los Centros de Transferencia Modal en comparación de sus inicios, hace 50 años. Debido a que se han complejizado bastante al momento de que más modos de transporte se han integrado a la red de movilidad de la Ciudad de México y Estado de México. Iniciaron bajo el paradigma del transporte con este primer modelo “corporativista”, luego evolucionaron a este segundo modelo “público-privado” donde tenía un carácter más económico y hasta el 2018 se logra avanzar hacia el paradigma de la movilidad, con este último “modelo” que se está implementando actualmente.

Una de las problemáticas principales de estos espacios han sido el deterioro de sus instalaciones y el poco mantenimiento que se les ha dado, sumado a esto, el creciente flujo de personas que pasan a diario por estos paraderos ha provocado que se tengan que adaptar a nuevas necesidades y mayores flujos de usuarios. La primera solución que se brindó fue remodelar estos espacios, que es donde vemos un gobierno facilitador con el sector privado al dejarle la responsabilidad de hacerse cargo de las diversas problemáticas que enfrentaba el primer modelo de paraderos, como la inseguridad, el comercio informal en vía pública, la falta de señalética, entre otros. Así el sector privado atendió estos espacios, denominados infraestructura para la movilidad, acompañado de estas concesiones donde el gobierno tenía un papel muy limitado al contrario del privado que tenía la labor de administrar, diseñar y renovar estos espacios. Como se mencionó las remodelaciones fueron acompañadas de estas plazas comerciales, para un mayor beneficio del actor privado, donde se ve a los CETRAM como un centro comercial.

A raíz de la implementación de este segundo modelo, surgen otras problemáticas, como el congestionamiento vial en las inmediaciones de los paraderos por el comercio en vía pública, la inaccesibilidad, la falta de señalética, que el espacio sea confuso para el usuario, el aumento en el tiempo de los trayectos para cruzar las plazas comerciales, sin preocupaciones reales por las necesidades de los viajeros. La construcción de estas plazas comerciales beneficiaba principalmente al concesionario, por lo cual era importante que el gobierno de la Ciudad de México evaluara que era más conveniente para las remodelaciones, así como lo hizo para el caso del CETRAM San Lázaro. Adicionalmente

se debía de priorizar el objetivo principal de estos espacios y al menos si revisamos la documentación oficial, se indica que se debe favorecer la movilidad de los usuarios y hacer más fácil el cambio de un modo de transporte a otro. Aunque se habla de movilidad en el gobierno desde el 2014, no se le había dado como tal una prioridad a los usuarios para mejorar su movilidad en los Centros de Transferencia Modal. Vemos hasta la última administración de la CDMX, como desde el discurso de gobierno, se menciona este cambio al paradigma de la movilidad y donde se indica que se debe de poner primero al usuario, cambiando por completo sus remodelaciones, sin importar que existieran concesiones previamente ya autorizadas. Por otro lado, es importante entender que los CETRAM ya no son solamente percibidos por los usuarios como lugares de desplazamiento a otros puntos, sino que también se transforman en lugares de encuentro, de consumo y entretenimiento.

Para las últimas remodelaciones se esperaba que implementara un mismo modelo como en los anteriores casos, pero vemos que no es así. Se está prestando más atención al contexto del espacio, cada CETRAM se adapta a una realidad más local del transporte y corresponden a ciertos tipos de obras, como es el caso de CETRAM Observatorio que se guiara principalmente por la construcción del Tren Interurbano. Se podría decir que lo único que comparten en este último periodo es que las remodelaciones están siendo guiadas por el paradigma de la movilidad. Faltaría ver si estas últimas remodelaciones funcionan mejor para los usuarios que el anterior, aunque considero que sería mejor implementar algún instrumento de consulta a los usuarios o al menos contar con algún tipo de evaluación para que las autoridades encargadas, puedan saber si estas remodelaciones realmente benefician a la sociedad o en dado caso que se requiera, saber en qué aspectos se puede mejorar o cambiar para que funcionen de una manera más óptima y con toda la investigación realizada queda la cuestión de si realmente se esta gestionando la movilidad de los usuarios o si solamente se limita a su accesibilidad al transporte.

Por otro lado, aunque ahora se implementa un nuevo “modelo”, se puede observar que los paraderos siguen ciertos rasgos vigentes de los modelos anteriores. En primer lugar, sigue vigente la manera en cómo se organizan las diferentes rutas del transporte público concesionado, mediante estas dinámicas corporativistas y mediante la intervención de líderes. Esta forma de organizarse que inició desde el primer modelo siguió en el segundo modelo y hasta el momento se sigue utilizando en el tercer “modelo” en el CETRAM San Lázaro. El comercio informal sigue vigente, en menor medida, pero aún se puede observar

su presencia, como se había mencionado en las entrevistas con los funcionarios públicos, se tiene que trabajar de la mano con los comerciantes para obtener una mejor fluidez en los proyectos y que no haya ningún afectado. El carácter económico que surgió en el segundo modelo se sigue fomentando con la construcción de los locales comerciales. Aunque es en menor medida, el comercio es algo que por lo visto ya quedará en las remodelaciones de los paraderos y que no debería de afectar o condicionar a los usuarios a consumir forzosamente en estos espacios, sino por el contrario debería de ser un complemento que ayude a los usuarios a satisfacer sus necesidades.

Siguiendo con el tema del transporte público concesionado, falta trabajo en conjunto con los choferes del transporte público, es notorio que hay una desarticulación y falta de comunicación por parte de las autoridades. El trabajo en conjunto ayudaría a que las diferentes rutas que se encuentren en los CETRAM brinden un mejor servicio a los usuarios y al mismo tiempo los choferes puedan recibir mejores condiciones de trabajo, puesto que, por las entrevistas realizadas, tanto para el caso de Cuatro Caminos y San Lázaro, se comenta que las remodelaciones no han beneficiado a los choferes y ellos han mostrado un descontento por este tipo de proyectos.

Por último, faltaría ver si para este último modelo, se sigue bajo esta dinámica de prestar más atención al contexto del espacio circundante para sus intervenciones o si con la nueva administración, vuelve a pasar por un cambio de visión. Tenemos en puerta tanto elecciones para la presidencia, cambio de administración en la Ciudad de México y la nueva administración en el Estado de México, trayendo consigo nuevos proyectos de movilidad como el Plan Colibrí, que entre sus metas se encuentra ampliar la red de transporte público y fomentar mayor coordinación entre las dependencias de ambas entidades (Edo. Méx. y CDMX). Para el caso específico de los CETRAM es de suma importancia que exista una coordinación entre los diferentes actores, puesto que antes de la remodelación del CETRAM San Lázaro no se veía una coordinación entre las mismas dependencias para poder llevar a cabo los proyectos de remodelación, haciendo que cada dependencia solamente trabajara en lo que le correspondía, sin ni siquiera tener comunicación con otras áreas para poder brindar soluciones eficaces en materia de movilidad y aunque las leyes de movilidad estipulen que debe de existir una coordinación metropolitana, aún falta mucho trabajo para que esto se pueda llevar a cabo.

5. Bibliografía

Aguilar, J. A. (2017). Estrategias para el Desarrollo Orientado al Transporte y Aplicado a los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Álvarez, C. R. (octubre de 2017). Propuesta para la implementación de un Centro de Transferencia Modal, Zinacantepec. Estado de México, México: Universidad Autónoma del Estado de México.

Álvarez, S. V. (2017). Una cartografía histórica: usos públicos de la historia en el metro de Ciudad de México. En *Histori(a) fuera: ensayos sobre políticas de la memoria y usos públicos de la historia* (págs. 209-244).

Antonio, A. R. (mayo de 2017). ETRAM y CETRAM: Percepción de los usuarios. Mexipuerto Ciudad Azteca y CETRAM Constitución de 1917. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana.

Ayuntamiento de Naucalpan de Juárez. (2019). *Plan de Desarrollo Municipal, Naucalpan de Juárez 2019-2021.* Estado de México.

Camacho, S. (2014). *Megacentralidades. Propuestas de integración de los CETRAM al desarrollo urbano de la Ciudad de México.* México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo .

Connolly, P. (2017). ¿Que se gobierna en materia de transporte y movilidad? El caso de la Ciudad de México. En P. Le Galès, & V. Ugalde, *Gobernando la Ciudad de México.: Lo que se gobierna y lo que no se gobierna en una gran metrópoli* (págs. 371-423). Ciudad de México: El Colegio de México.

Declaratoria de necesidad para el otorgamiento de concesiones para el uso, aprovechamiento y explotación de los inmuebles en los que se ubican los Centros de Transferencia Modal. (17 de Febrero de 2014). *Gaceta Oficial del Distrito Federal*.

Delgado, D. (5 de noviembre de 2016). *Los problemas del transporte público en la CDMX: Solo 6 de 41 paraderos han sido rehabilitados*. Obtenido de Animal político: https://www.animalpolitico.com/sociedad/paraderos-transporte-publico-cdmx

El Universal. (4 de diciembre de 2017). *Modernizan 5 paraderos; los concesionan por 40 años*. Obtenido de El Universal: https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/modernizan-5-paraderos-los-concesionan-por-40-anos/

Escalante Gonzalbo, P., García Martínez, B., Jáuregui, L., Zoraida Vázquez, J., Speckman Guerra, E., Garciadiego, J., & Aboites Aguilar, L. (2008). *Nueva historia mínima de México ilustrada.* México: Colegio de México.

Espejel Mena, J., & Cedillo Delgado, R. (2023). El cambio al populismo en la administración pública en México. *Revista Iberoamericana para la Investigación y el Desarrollo Educativo*, 1-35.

Gaceta Oficial del Distrito Federal. (06 de Febrero de 2014). Decreto por el que se crea la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal del Distrito Federal.

Gaceta UNAM. (3 de septiembre de 2019). *El Metro de la Ciudad de México cumple 50 años*. Obtenido de Gaceta UNAM: https://www.gaceta.unam.mx/el-metro-de-la-ciudad-de-mexico-cumple-50-anos/#:~:text=La%20construcci%C3%B3n%20del%20Sistema%20de,el%20transporte%20inici%C3%B3%20sus%20operaciones.

Gobierno de la Ciudad de México. (2018). *Programa de Gobierno 2019-2024.* Ciudad de México.

Gómez, Á. V. (2012). La etnografía como método integrativo. En *Metodología de investigación y lectura crítica de estudios* (págs. 421-428). Bogotá, Colombia.

González, M. (2016). La privatización de los espacios del transporte público. El caso de la Estación de Transferencia Modal "Cuatro Caminos", Estado de México. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana.

Guadarrama García, J. M., Filipe Narciso, C., & Ramírez, B. R. (2021). *Movilidad residencial y cotidiana en Cuernavaca. Sujetos, prácticas y territorios.* Cuernavaca: Universidad Nacional Autónoma de México.

Guadarrama, M. B. (2023). *Quinto informe de gobierno de la Ciudad de México, 2019-2023.* Ciudad de México: Gobierno de la Ciudad de México.

Guiochín, O. P. (Enero de 2018). Incidencias sobre el CETRAM contemporáneo como nodo de transportes y servicios. Xalapa, Veracruz, México: Universidad Veracruzana.

Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitacora 21*, 61-74.

ICA México. (agosto de 2020). *Construcción de paradero norte Cuatro Caminos.* Obtenido de https://www.facebook.com/FundacionICA/posts/un-d%C3%ADa-como-hoy-pero-de-1984-se-inaugur%C3%B3-el-tramo-final-tacuba-cuatro-caminos-de/4306170309424477/?locale=es_LA

INIVAC SA de CV y Costa de Oro SA de CV. (2017). *Propuesta de proyecto básico "Mejoramiento al entorno urbano de San Lázaro".* Obtenido de SEMOVI: https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Cetram%20San%20Lazaro/Propuesta%20de%20Proyecto%20Basico%20CETRAM%20SanLazaro.pdf

Insituto Mexicano de Contadores Públicos. (20 de marzo de 2019). *4 puntos clave para enteder el neoliberalismo en México*. Obtenido de Instituto Mexicano de Contadores Públicos: https://imcp.org.mx/4-puntos-clave-para-entender-el-neoliberalismo-en-mexico/#:~:text=El%20neoliberalismo%20en%20M%C3%A9xico%20intent%C3%B3,hacia%20el%20estado%20de%20bienestar.

Isunza, G. (2016). Propuesta para la articulación metropolitana del transporte en los municipios periféricos de la Ciudad de México. México: Instituto Politécnico Nacional.

Jacinto, R. J. (20 de Febrero de 2018). *“Los Cadeneros” y “La Bolita”, las bandas que asaltan en Cuatro Caminos*. Obtenido de El Universal: https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/edomex/los-cadeneros-y-la-bolita-las-bandas-que-asaltan-en-cuatro-caminos?fbclid=IwAR1UWyCRC8-V9HJSZiG4StD9fftbS9VwxMahLziVjpMSMPXzRUJHO7Oo_Ko

Jirón, P., & Imilán, W. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Revista del Área de Estudios Urbanos*, 17-36.

JM&C Consultores S.C. (2017). *Análisis Técnico Financiero para el Proyecto No solicitado de Mejoramiento al Entorno Urbano de San Lázaro.* Ciudad de México.

Ley de Asociaciones Público Privadas. (16 de enero de 2012). *Diario Oficial de la Federación*.

Ley de Contratación Pública del Estado de México. (23 de Marzo de 2021). *Periódico Oficial "Gaceta de Gobierno"*.

Ley de movilidad de la Ciudad de México. (14 de julio de 2014). *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*.

Ley de Movilidad del Estado de México. (12 de agosto de 2015). *Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno"*.

Ley general de movilidad y seguridad vial. (17 de mayo de 2022). *Diario Oficial de la Federación*.

Lineamientos para la administración, operación, supervisión y vigilancia de los Centros de Transferencia Modal de la Ciudad de México. (16 de diciembre de 2021). *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*.

López, R. P. (2023). Sobre el Derecho a la Movilidad urbana en contextos de vulnerabilidad: El caso de los Barrios periféricos de la Ciudad de México. *GEO crítica*, 117-141.

McCallum , S., & Zunino Singh, D. (2023). Infraestructuras de movilidad. En D. Zunino Singh, P. Jirón, & G. Giucci, *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (págs. 153-166). Buenos Aires, Argentina: Teseo.

México, G. d. (2019). *Programa de Gobierno de la Ciudad de México 2019-2024.* Ciudad de México.

México, S. d. (2013). *Licitación Pública número 44937003-001-13.* Naucalpan, Estado de México.

Monserrat Huerta, H., & Chávez Presa, M. (2003). Tres modelos de política económica en México durante los últimos sesenta años. *Análisis Económico*, 55-80.

Montezuma, R. (2003). La movilidad urbana. En M. Balbo, R. Jordán, & D. Simioni, *La ciudad inclusiva* (págs. 175-189). Santiago de Chile: CEPAL.

Noticias Pasajero7. (12 de octubre de 2016). *Centros de Transferencia Modal, una cuenta pendiente*. Obtenido de Noticias Pasajero7: https://www.pasajero7.com/centros-transferencia-modal-una-cuenta-pendiente/

Panek, B. M. (2010). Imagen urbana y transporte público en la Ciudad de México, los paraderos. *Anuario de espacios urbanos, historia, cultura y diseño*, 331-360.

Pardo, C. S. (2019). *Primer informe de gobierno. Diciembre 2018- Septiembre 2019.* Ciudad de México: Gobierno de la Ciudad de México.

Pardo, C. S. (2020). *Segundo informe de gobierno. Agosto 2019-Julio 2020.* Ciudad de México: Gobierno de la Ciudad de México.

Pardo, C. S. (2021). *Tercer informe de gobierno. Agosto 2020-Julio 2021.* Ciudad de México: Gobierno de la Ciudad de México.

Pardo, C. S. (2022). *Cuarto informe de gobierno de la Ciudad de México, 2019-2022.* Ciudad de México: Gobierno de la Ciudad de México.

Porto, J. P. (22 de febrero de 2022). *Defición de Modelo*. Obtenido de Definición.DE: https://definicion.de/modelo/

Prada-Trigo, J. (2015). ¿De la no-gestión al empresarialismo? Algunas evidencias en la transformación de la gobernanza urbana en las ciudades medias latinoamericanas

a través de un caso de estudio ecuatoriano. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 437-463.

Radio Fórmula.mx. (12 de abril de 2022). *Ruta 100: ¿qué era y por qué desapareció de la CDMX?* Obtenido de Radio Fórmula.mx: https://www.radioformula.com.mx/cdmx/2022/4/12/ruta-100-que-era-por-que-desaparecio-de-la-cdmx-508953.html

Ramírez Arredondo, M. G., Capron, G., & Núñez Pineda, H. (2015). Miedo y percepción de inseguridad en el Centro de Transferencia Modal Cuatro Caminos. En G. Capron, & C. Sánchez-Mejorada Fernández, *La (in)seguridad en la metrópoli. Territorio, segurización y espacio público* (págs. 293-314). Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana.

Ramírez Kuri, P., Valverde Valverde, C., & Suri Salvatierra, K. (2017). *La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal.* México: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales.

Ramírez, E. (04 de Agosto de 2013). *La construcción del Mexipuerto Cuatro Caminos iniciará en 2014*. Obtenido de El Economista: https://www.eleconomista.com.mx/estados/La-construccion-del-Mexipuerto-Cuatro-Caminos-iniciara-en-2014--20130804-0081.html

Reglamento de operación de la Estación de Transferencia Modal Cuatro Caminos. (07 de octubre de 2016). *Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno"*.

Revueltas, A. (1993). Las reformas del Estado en México: del Estado benefactor al Estado neoliberal. *Política y Cultura*, 215-229.

Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. (2021). *Evaluación de Alternativas para la Renovación del Centro de Transferencia Modal San Lázaro.* Ciudad de México: SEMOVI.

SEDUVI. (15 de septiembre de 2016). *Modernización de los CETRAM*. Obtenido de Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda: https://www.seduvi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/centros-de-transferencia-modal

SEMOVI. (s.f.). *Presentación ejecutiva del Proyecto.* Obtenido de https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Cetram%20San%20Lazaro/renovacion-del-cetram-san-lazaro.pdf

SEMOVI. (s.f.). *Proyecto de Renovación CETRAM San Lázaro*. Obtenido de Secretaría de movilidad: https://www.semovi.cdmx.gob.mx/programas-de-mejora-del-transporte-publico/cetram-san-lazaro

Sotelo, E. (2020). Vecindad, Tiradero, Metro: Espacios que apuestan a modernidades alternas. *Latin American Literary Review*, 20-27.

Stettin, C. (2 de julio de 2020). *CDMX remodelará Cetram de Indios Verdes en septiembre*. Obtenido de Milenio: https://www.milenio.com/politica/comunidad/cdmx-cetram-indios-verdes-remodelado-septiembre

Título de Concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de diversos polígonos que integran el bien del dominio público denominado "ex polígono de San Lázaro". (diciembre de 2017).

Torres, A. Q. (marzo de 2020). Infraestructura y Movilidad para el transporte en el Centro de Transferencia Modal Pantitlán, Ciudad de México. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana.

Valderrama, G. (11 de diciembre de 2017). *Así operaban los paraderos de camiones en el siglo XX*. Obtenido de El Universal: https://www.eluniversal.com.mx/colaboracion/mochilazo-en-el-tiempo/nacion/sociedad/asi-operaban-los-paraderos-de-camiones-en-el/

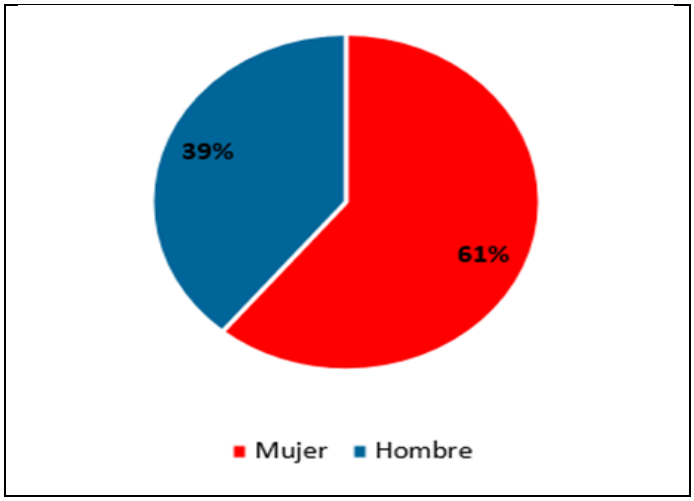
Vanegas, L. L. (s.f.). Interpretaciones sobre el desarrollo económico de México en el siglo XX. *Economía UNAM*, 91-108.

Venegas, P. (10 de Noviembre de 2021). *El paradero de Cuatro Camino, "el paso de la muerte" para usuarios*. Obtenido de El Sol de Toluca: https://www.elsoldetoluca.com.mx/policiaca/el-paradero-de-cuatro-camino-el-paso-de-la-muerte-para-usuarios-7459067.html

6. Anexos

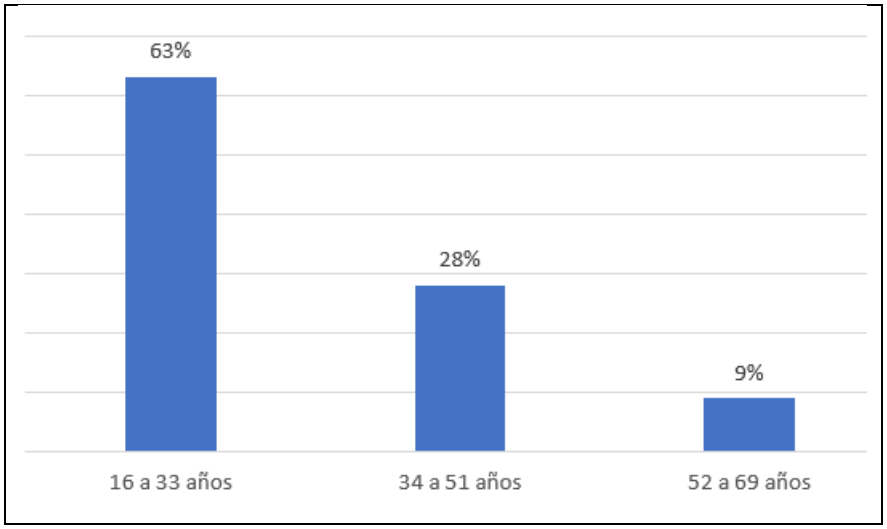
6.1 Gráficos

Gráfico 01. Porcentaje de encuestados en Cuatro Caminos, por sexo



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta Aplicada (2023)

Gráfico 02. Porcentaje de encuestados por rango de edad en Cuatro Caminos



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta Aplicada (2023)

6.2 Formato de encuesta para usuarios del CETRAM Cuatro Caminos

mppm Maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas

Universidad Autónoma Metropolitana
Casa abierta al tiempo Azcapotzalco

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA UNIDAD AZCAPOTZALCO MAESTRÍA EN PLANEACIÓN Y POLÍTICAS METROPOLITANAS

FORMATO DE ENCUESTA

Fecha de aplicación: ___/___/___ Hora de aplicación: _____

Lugar de realización de la encuesta: _____

1. ¿Con qué frecuencia utiliza el paradero Cuatro Caminos?

01. 1 a 3 días por semana
02. 4 a 5 días por semana
03. Ocasionalmente
04. Primera vez

2. ¿Hacia dónde se dirige?

01. CETRAM
02. Trabajo
03. Hogar
04. Escuela
05. Otro

3. ¿Usted está satisfecho/a con la remodelación del paradero?

01. Si
02. No
03. Le es indiferente

4. ¿Por qué? _____

5. ¿Con qué frecuencia realiza alguna compra o servicio en el paradero remodelado?

01. Nunca
02. A veces
03. Frecuentemente
04. Muy frecuentemente

6. ¿Qué compras o actividades suele realizar?

01. Alimentos preparados
02. Compras para el hogar
03. Ropa-calzado
04. Accesorios
05. Entretenimiento
06. Otros

6.3 Guía de entrevista para servidores públicos

Objetivo de la entrevista:
Recolectar información de actores clave que están involucrados en los proyectos de reordenamiento de los paraderos, para conocer su perspectiva sobre las remodelaciones de estos espacios y sobre los tres elementos identificados en los modelos, así como conocer más sobre los cambios que se han dado en la concepción de estos proyectos.
Datos generales del entrevistado

Nombre de la persona entrevistada: _____
Institución de procedencia: _____
Cargo que desempeña: _____

Bloque 1. Gestión (actores, leyes, proceso)

Me podría hablar más sobre todo el proceso de modernización, reordenamiento y remodelación de los paraderos de la ZMVM, como fue la primera propuesta para dar solución al deterioro de estos espacios y cómo es que se está dando solución actualmente.

¿Cuál fue el problema público identificado que dio pie a generar un proyecto de reordenamiento en el CETRAM San Lázaro?
¿Cuál fue el motivo por el que se retomó el proyecto de reordenamiento de este CETRAM?
¿Cuál es el papel que juega SEMOVI/SOBSE dentro de este proyecto de reordenamiento?
¿Cuáles fueron las razones por las cuales se modificó el título de concesión que anteriormente ya se había autorizado?
¿Cuáles fueron las razones por las cuales ya no se consideró la construcción de plazas comerciales para las remodelaciones de los paraderos?
¿Por qué se ha tenido que implementar un nuevo concepto/modelo para reordenar los CETRAM?
¿Quiénes formaron parte de las mesas de trabajo para definir este nuevo modelo/proyecto de reordenamiento en San Lázaro?
¿Cómo se coordinaron las personas pertenecientes a estas mesas de trabajo?

¿Cómo garantiza el derecho a la movilidad este nuevo proyecto de reordenamiento en el CETRAM San Lázaro?
¿Qué aspectos se conservan de los modelos anteriores? ¿Qué se ha realizado diferente en comparación con las remodelaciones en Cuatro Caminos y El Rosario?
¿Este proyecto representa una ruptura o una continuidad con el modelo anterior que se estaba dando para la remodelación de los CETRAM?
¿Cuáles son los principios rectores de la remodelación de San Lázaro? ¿Corresponde a un nuevo paradigma?
¿Van a quedar algunos rasgos de la gestión anterior en el CETRAM San Lázaro? Si/No ¿Qué rasgos van a quedar? (diseño, en la gestión, en las relaciones con los transportistas, actores económicos)
¿Para las demás remodelaciones de los CETRAM se tiene pensando implementar el mismo modelo de San Lázaro?
¿Cómo ha sido el trabajo que se ha realizado con los lideres del transporte y choferes?
De la investigación realizada en el paradero Cuatro Caminos, se tiene noción que en este paradero se implementó el cobro de una tarifa al transporte público para poder ingresar al paradero, en el caso de estos nuevos paraderos que se están remodelando ¿se tiene pensado también implementar este tipo de tarifas para el ingreso del transporte público?

Bloque 2. Diseño (concepción del espacio, proyectos ejecutivos)
¿Cuáles han sido los cambios que se han realizado en este nuevo CETRAM en cuanto al diseño?

Bloque 3. Usos (Usuarios, el impacto que tiene el diseño sobre los usuarios)
¿Cómo toman en cuenta las necesidades de los usuarios en estos proyectos de reordenamiento?
¿Qué beneficios traerá para los usuarios de este nuevo proyecto de remodelación del CETRAM San Lázaro?

6.4 Guía de entrevista para transportistas

Datos generales del entrevistado
Nombre de la persona entrevistada: _____
Ruta/ Concesionaria: _____

Bloque 1. Gestión

¿Desde hace cuánto tiempo lleva siendo chofer de transporte público?
¿Antes de la remodelación del paradero ya era chofer de transporte público?
Me podría hablar más sobre como era su rutina como chofer de transporte público antes de la remodelación / ¿Antes de la remodelación del paradero cuál era su rutina habitual?
¿Actualmente cuál es su rutina?
¿Cuáles han sido los cambios más notorios que ha tenido?
¿Hubo algún cambio en su forma de organización y de la gestión del tiempo para la carga/ descenso de pasajeros? ¿Cuál o cuáles fueron esos cambios?
¿Cómo es su relación con los lideres? ¿Siguen teniendo la misma organización de antes o hay algún cambio?
¿Cómo le ha afectado la implementación del cobro de una tarifa para poder ingresar al paradero?
¿Considera que se generan problemas por el cobro de dicha tarifa? ¿Por qué?

Ahora hablando específicamente de la remodelación que se realizó en el paradero ¿Usted cuales considera que son los impactos ha tenido el transporte público con estos nuevos proyectos de remodelación que se han implementado en el paradero?
Hablando específicamente en su caso ¿Cuál ha sido el impacto que ha tenido como chofer de transporte público con este nuevo modelo/paradero?
¿Qué beneficios tiene con este nuevo modelo de paradero que se está implementando?
¿Cuáles son las principales desventajas que usted identifica con la implementación de este nuevo modelo? Y ¿Por qué?
¿Usted considera que este nuevo modelo de paradero que se implemento es completamente distinto al anterior? (por ejemplo, otros paraderos que aún no se remodelan) Si / No ¿Por qué?
¿Qué se sigue retomando de los viejos paraderos a estos nuevos paraderos?

¿Qué aspectos considera que se debería cambiar o mejorar de este nuevo paradero?

Bloque 2. Diseño

¿Para el caso del transporte público usted considera que el diseño del nuevo paradero es mejor? ¿Por qué?

Bloque 3. Usos

¿Considera que este nuevo proyecto de remodelación genera mayores beneficios para los usuarios?

6.5 Índices de Graficas, Tablas, Mapas e Imágenes

Índice de graficas		
Número	**Nombre de la gráfica**	**Página**
Gráfico 01	Porcentaje de encuestados en Cuatro Caminos, por sexo	107
Gráfico 02	Porcentaje de encuestados por rango de edad en Cuatro Caminos	107
Gráfico 03	Percepción de satisfacción con respecto a la remodelación del CETRAM Cuatro Caminos	64
Gráfico 04	Aspectos positivos de la remodelación del CETRAM Cuatro Caminos	66
Gráfico 05	Aspectos positivos de la remodelación del CETRAM Cuatro Caminos por género	67
Gráfico 06	Aspectos negativos de la remodelación del CETRAM Cuatro Caminos	68
Gráfico 07	Aspectos negativos de la remodelación del CETRAM Cuatro Caminos por género	69
Gráfico 08	Frecuencia de consumo en CETRAM Cuatro Caminos	70
Gráfico 09	Frecuencia de consumo en CETRAM Cuatro Caminos por género	70
Gráfico 10	Porcentaje de tipo de consumo en CETRAM Cuatro	71
Gráfico 11	Porcentaje de tipo de consumo en CETRAM Cuatro Caminos por género	72

Índice de tablas		
Número	**Nombre de la tabla**	**Página**
Tabla 1	Actores entrevistados	10

Tabla 2	Definición de CETRAM en documentación oficial	21
Tabla 3	Periodo de construcción de las líneas del metro	39
Tabla 4	Principales diferencias del Título de Concesión original de San Lázaro 2017 y del 2020	82
Tabla 5	Componentes del proyecto 2017	85
Tabla 6	Componentes del PER 2020	85

Índice de mapas

Número	Nombre de la tabla	Página
Mapa 1	Ubicación de áreas de estudio	8
Mapa 2	Ubicación de los Centros de Transferencia Modal (CETRAM)	23
Mapa 3	Ubicación del CETRAM Cuatro Caminos	44
Mapa 4	Ubicación de comercio en el ala norte de Cuatro Caminos	47

Índice de imágenes

Número	Nombre de la tabla	Página
Imagen 1	[Construcción del paradero norte Cuatro Caminos]	42
Imagen 2	Bodega provisional en el paradero norte “Cuatro Caminos”	46
Imagen 3	Módulo de apoyo en paradero norte “Cuatro Caminos”	48
Imagen 4	Comerciantes informantes cercanos al CETRAM El Rosario	54
Imagen 5	Área del transporte público en el CETRAM “Cuatro Caminos”	61
Imagen 6	Área comercial del CETRAM Cuatro Caminos	62
Imagen 7	Renden del proyecto original del CETRAM San Lázaro	87
Imagen 8	Nuevo proyecto redimensionado del CETRAM San Lázaro	89
Imagen 9	Nuevo ATM norte	90
Imagen 10	Locales comerciales en túnel de conexión del metro	91
Imagen 11	Explanada sociocultural	91
Imagen 12	Comercio informal en la vía pública.	95