

EL TRASLADO DENTRO DE LA CIUDAD DE MEXICO EN LA PRIMERA DECADA DEL SIGLO XXI.

Salvador Lima Sánchez¹

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:

El presente estudio, permite conocer el tiempo de desplazamiento de los estudiantes del Nivel Medio Superior del Instituto Politécnico Nacional, en la Ciudad de México, en la primera década del siglo XXI. Con lo cual, se puede tener un planteamiento mas completo de la dinámica urbana y transporte, de los estudiantes y su vinculación con el desarrollo regional, dado que a mayores tiempos en el traslado se producen des economías en escala, en las urbes, lo cual, hace que se pierda la competitividad con respecto a otras ciudades y incrementándose los costos, tanto económicos como sociales de sus habitantes.

OBJETIVOS:

Mostrar como se dan los tiempos y movimientos del traslado de hogar a escuela y de escuela a hogar, en los estudiantes del Nivel Medio Superior del Instituto Politécnico Nacional. Ver el impacto que tiene en ellos estos tiempos de traslado en su desempeño académico y en su economía. Lo cual, nos podrá permitir reportar que trayectorias realizan los estudiantes, cada día, en una de las más grandes ciudades del mundo.

Introducción:

Entre el ir y venir, se queda la vida.

En donde a inicios del siglo XXI, se da un impasse con respecto al tiempo de traslado de los estudiantes del nivel medio superior del Instituto Politécnico Nacional, pasando a un incremento en los tiempos de dado que ahora se tardan mas tiempo que las generaciones pasadas. Lo que nos pie a la redefinición del traslado como un factor determinante en el tiempo que los estudiantes dedican a realizar actividades extractase y que además provoca

¹ Maestro en Urbanismo. Instituto Politécnico Nacional. Teléfono 56448523. Correo electrónico: salvador_lima@hotmail.com

el stress de los estudiantes debido a los enormes trayectos que tiene que realizar desde su casa a la escuela y de la escuela a casa (Garrocho, 1996, 69-100).

Si bien el costo económico mantiene una presencia en el gasto familiar, ahora se tiene que tomar el costo social del recorrido diario, no solo es cuestión de gastar algunos pesos, sino que implica traslados de más de una hora en un sentido y de tres en el viaje completo.

Lo cual, nos conlleva a cuestionar un sistema de transporte que ha dejado de ser eficiente y que no cubre las mínimas expectativas de la población de la Ciudad de México, que espera poder trasladarse a una velocidad promedio de 45 Km., y no como ocurre en el presente, que es de 12 a 15 Km. por hora. Aquí cabe preguntar ¿Por qué ocurrió esto en los últimos 18 años, desde que se aplicó el programa "Hoy no Circula"? Dentro de la lógica capitalista, tener un auto es símbolo de status, de prestigio en la sociedad de consumo mexicana, así que se dio un proceso de acelerar el incremento del parque vehicular de los habitantes de la Ciudad de México, este incremento estuvo aparejada a un nulo incremento del transporte público y de las vialidades de la misma ciudad de México (García, 1995, 200p).

Esto creo las condiciones para tener un auto era la solución, sino quieres trasladarte en transporte público, que es malo, usa tu auto, se convirtió en la premisa fundamental de esta lógica capitalista, de un auto por familia se pasó a tres, cuatro o cinco; haciendo cada año que pasa más difícil revertir el enorme tiempo que tarda un es trasladarse en la ciudad. Es por las mañanas que se mueven los estudiantes y por las tardes, lo que impacta en una mayor carga vehicular, con todos los efectos negativos en ellos (Ward, 1991, 327 p).

Para el caso de la presente investigación se realizó en estudiantes del nivel medio superior del Instituto Politécnico Nacional del Centro de Estudios Científicos y Tecnológicos, número 4 "Lázaro Cárdenas del Río". Se realizaron 220 encuestas de las que se desprende que los tiempos de traslado van desde los 5 minutos a las 3 horas, en un sentido casa-escuela, siendo la media de 1 hora y media; en el sentido inverso escuela-casa, la media aumenta a 1 hora con 40 minutos. Si tomamos en cuenta que los estudiantes dedican tiempo a sus actividades extractase, lo que nos arroja las encuestas, es que ya llegan agotados, cansados y fastidiados a sus casas por la tarde, por ello, es importante hacer notar que una de las causas por las que baja el desempeño escolar es por el tiempo de traslado de sus estudiantes.

Ahora bien, el factor que impulsa a realizar estos traslados exhaustivos de sus habitantes es el costo de oportunidad a una escuela pública, que implica el mayor esfuerzo en el valor de aprovechar este recorrido por parte del estudiante (Delgado, 1998, 221p).

Desarrollo del problema:

La ciudad se hace lenta, cada vez más lenta...

A inicios del siglo XXI, se presenta un incremento en los tiempos de traslado de los habitantes de la ciudad de México, se presenta un fenómeno de stress de su población que se hace similar a la ciudad del siglo XVII por parte de la gran cantidad de campanas que existieron en aquella época y que produjeron en sus habitantes un stress, ahora no es por el ruido sino por el tráfico vehicular que hace que de una hora pico en 17 horas al día en promedio de la ciudad, lo que nos da que en solo 7 horas al día se encuentran libres las vialidades. Esto provoca que llegar a un punto de la ciudad sea cada vez más tardado y que provoque una segregación socio espacial de sus habitantes (Aguilar, 1987 273-300).

El acceso a los bienes de consumo, entre ellos la educación, implica parte de esta segregación, al no poder acceder con facilidad a ciertas regiones de la ciudad, en ciertos periodos de tiempo, lo que antes pudo darse con un traslado de una trayectoria de 25 minutos, se puede hacer 3 horas, por lo que los aumentos en los costos económicos y de salud, en el traslado son cada vez mayores (Cruz, 2001, 356p; Graizbord, 1994, 609-628; Villavicencio, 1993, 31- 40).

En el caso de las migraciones campo-ciudad o ciudad-ciudad, se siguen dando, es por ello que tenemos un crecimiento de la ciudad, en dos sentidos, por un lado tenemos la corona con un hiper crecimiento de más de dos dígitos al año, y por otro lado tenemos un crecimiento más lento en el centro de la ciudad, que apenas alcanza un dígito al año. A pesar del bando número 2, no se pudo revertir el despoblamiento de la ciudad, dado el incremento de los desarrollos inmobiliarios en su periferia, lo que ocasiono que no disminuyera el despoblamiento de la zona central, sino que se dio un repoblamiento de la población, con un sentido de segregación espacial y social. Donde llegaron a vivir segmentos de población de clase media, estos son los nuevos yuppies de la ciudad, se ha consolidado un proceso de gentrificación de la ciudad de México a inicios del siglo XXI (Vite, 2001, 233-240).

Ubicación del péndulo urbano, entre el inicio y el fin del día.

Esta tendencia esta muy marcada en la ciudad, en la periferia vive la población de mas escasos recursos, es por ello que de esa zona se desplazan los alumnos a la escuela, es un efecto de la segregación que viven a diario, si tienen que venir de Cuatlitlán o Zumpango, es por que la opción de encontrar una escuela que cumpla con sus expectativas se encuentra en la delegación Álvaro Obregón, en los limites con la delegación Miguel Hidalgo, la escuela se encuentra en el cruce la avenida Constituyentes con la avenida Observatorio, cercana a Santa Fe, uno de los polos de desarrollo mas importante de América Latina. Además de pertenecer al Instituto Politécnico Nacional, la segunda institución de Nivel Medio Superior, en magnitud y en antigüedad de la Mega ciudad de México (Alegría, 1991, 411- 428; Kowarick, 1992, 11- 28).

De ahí se inicia el traslado hacia los distintos puntos de esta Mega ciudad de México, este arranca al amanecer y cuyo periplo finaliza al final del día, en donde empezaremos a analizar los resultados de las encuestas, y de ahí pasaremos a las conclusiones, propuestas y reflexiones, finales. Cabe señalar que en anteriores estudios se ha hecho estos análisis del comportamiento de los traslados de la población en la ciudad de México (Aguilar, et al, 2001, 453; Asuad, 2001, 403p; Sobrino, 1996, 101- 138; Zenteno, 1998, 543 p; White, 1991, 303- 326).

En donde el factor migratorio tiene un alto impacto al tener que en la periferia han migrado habitantes del centro de la ciudad de México y de otras regiones del país, dentro de ello una de los motivos de la movilidad es por el interés de acceder a mejores servicios públicos entre ellos el de la educación, es por ello que el asumir el coste del traslado tanto en lo económico como en el desgaste físico de los estudiantes.

Resultados.

El instrumento de evaluación contó de 6 preguntas, que implican:

1. ¿el tiempo que tardan en trasladarse de su casa a la escuela y de la escuela a su casa?
2. ¿Cuanto gasto en cada traslado?

3. ¿En que colonia y delegación o municipio vives?
4. ¿Qué tipo de transporte utilizas al día?
5. ¿Te causa estrés el traslado en la Ciudad de México?
6. ¿Qué solución propones para ese problema?

De lo que se desprende que, en la primera pregunta se tiene que en el sentido casa-escuela se tarda en el traslado:

- el 20% tarda 30 minutos.
- El 10% tarda 40 minutos.
- El 10% tarda 45 minutos.
- El 10% tarda 50 minutos.
- El 20% tarda 60 minutos.
- El 10% tarda 70 minutos.
- El 10% tarda 90 minutos.
- El 10% tarda 105 minutos.

En tanto que en el sentido escuela-casa el tiempo de traslado es:

- El 10% tarda 20 minutos.
- El 10% tarda 35 minutos.
- El 10% tarda 50 minutos.
- El 20% tarda 60 minutos.
- El 10% tarda 70 minutos.
- El 10% tarda 80 minutos.
- El 20% tarda 90 minutos.
- El 10% tarda 120 minutos.

Los que nos da que se tardan más en llegar a sus hogares de la escuela los alumnos por la tarde y en la mañana es más rápido el traslado.

En la segunda pregunta, el costo de traslado promedio es de 20.3 pesos al día en el viaje redondo.

En lo que toca a la tercera pregunta, tenemos que el origen diario va a ser variado, ponemos como ejemplo 10 traslados que se pondrán en la presentación de la ponencia con más detalles y que podrán abarcar un espectro de los orígenes destino de los estudiantes.

Abarcando:

- La colonia del Valle en la delegación Benito Juárez.
- La colina Acopilco en la delegación Cuajimalpa.
- La colonia Jardines del Pedregal en la Delegación Álvaro Obregón.
- La colonia Santa Fe, Bejero en la delegación Álvaro Obregón.
- La colonia Emiliano Zapata en la delegación Iztapalapa.
- La colonia Centro en la delegación Cuahutemoc.
- La colonia Ampliación Lomas de Bernabé en la delegación Magdalena Contreras.
- La Colonia Santa Rosa Xochiac, delegación Álvaro Obregón.
- En la Colonia Ampliación Piloto, delegación Álvaro Obregón.
- En la colonia San José de los Cedros, delegación Cuajimalpa.

La cuarta pregunta nos permite conocer el tipo de transporte que utilizan diariamente, tenemos que:

- Metro es utilizado por un 20%.
- Autobús por un 10%
- Carro un 10%.
- .Microbús un 80%
- RTP un 40%

En el caso de la quinta pregunta, tenemos que un 80% manifiesta que le causa stress el traslado a la casa a la escuela y de la escuela a su casa, un 20% manifiesta que no, la forma en que se manifiesta es, desde un dolor de cabeza, se ponen de malas, se cansan, les baja la presión, entre otras.

La sexta pregunta abarca que propones para solucionar este problema, las respuestas son variadas en este caso ponemos 10 respuestas:

- Quitar algunos carros para mejorar la vialidad, o utilizar más otras fuentes de transporte.
- Ya es difícil, porque hay mucho carro particular, por ello se forma el tráfico.
- Que hubiera menos coches para que hubiera menos contaminación.
- Que permitan conducir a los jóvenes.
- Que los transportes sean más rápidos para no desesperarse.
- Que ya no haya tanto tráfico.
- Quitar el centro comercial Santa Fe.
- Pues por lo lejano no creo que haya soluciones.
- Dos no respondieron.

Conclusiones, Propuestas y Reflexiones Finales.

Con esta información tenemos que a inicios del siglo XXI, es traslado de los jóvenes del nivel medio superior en Instituto Politécnico Nacional, los tiempos son cada vez mayores, y que aunque geográficamente viene se zonas no muy lejanas, el aumento del parque vehicular en los últimos años, a provocado un incremento del stress, el costo es mayor, por los diferentes enlaces, y las propuestas son reducir el numero de autos con la incorporación de nuevas modalidades de transporte en la Mega ciudad de México (Aguilar,1991, 283- 312; Urquidi, 1999, 525- 544).

Lo anterior implica modificar una visión metropolitana, se debe democratizar la participación de la sociedad en la toma de decisiones, dado que de lo contrario ocasionara un conflicto cada vez mayor a futuro en la ciudad, donde los efectos que ocasionan en los jóvenes son mayor y que tardara todavía muchos años sus trayectorias de desplazamiento en la ciudad México (Borja, 1993, 139-158; Castillo, et al, 1995, 177p; Ziccardi, et al, 1998, 367).

Es por ello, que dejar de proponer respuestas ante esta encrucijada, es dejar una herencia con una enorme carga de faltas de respuestas a futuro en la posibilidad de dar una salida ante uno de los principales problemas de la Ciudad de México, la sustentabilidad radica en el factor de permitir a la gente tener una calida de vida y un nivel de vida que permita hacer competitiva la vida de sus habitantes (Adamo, et al, 1993, 225- 233)., de tardarse cada vez los traslados, los costos se recaen en los ciudadanos y en los que aspiran a ser ciudadanos,

como los jóvenes, y su peso político se deja de lado y sin una salida real a los problemas que se viven a diario (Alba, 1996, 521-548; Bazant, 2001, 351- 374).

La segregación espacial será cada vez mayor de no tomarse en cuenta la falta de oportunidades y de cada vez mayor tiempo en el traslado, también segrega a los habitantes de la Ciudad de México a inicios del siglo XXI.

El logro de una equidad en la atención de los servicios por parte de los habitantes de la Ciudad de México, debe ser una obligación por parte del Estado con respecto de la Sociedad Civil, la presencia de la Sociedad Política cada vez mas apartada en la toma de las decisiones con respecto a sus habitantes, y posibilita mejorar las condiciones de su nivel de vida y calidad de vida, lo que vemos en el inicio del siglo XXI, es que cada vez menos se cumple con esto, de seguir esta tendencia se generaran cada vez mas contradicciones y conflictos sociales cada vez mayores en la Mega ciudad de México.

Es por ello, que el reto es posibilitar crear las condiciones para esta participación real de los actores sociales y que el autoritarismo no sea la herramienta sine qua non, del actuar de los gobernantes que aplican políticas publicas en la Ciudad, deben ser receptivas a las informidades en donde la voz que critica, también debe proponer y donde el interés debe ser pensando en las futuras generaciones, que puedan aspirar a un mundo posible en donde quepan todos los mundos, no solo el mundo hegemónico.

La Trinidad, Tlaxcala, Septiembre del 2007.

Referencias Bibliográficas:

Adamo, Susana B., Haydesa Izazola y Susana Lerner (comps.) (1993). Población y ambiente, ¿nuevas interrogantes a viejos problemas? México: SOMEDE/ El Colegio de México/ The Population Council, en: Perfiles Latinoamericanos 6, Año 4, No. 6, Junio, Revista de la sede académica de México de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, México, México D.F., pp. 225- 233.

Aguilar, Adrián G. (1987), "La política urbana y el Plan Director de la ciudad de México, ¿proceso operativo o fachada política?", Estudios demográficos y urbanos 5, Vol. 2, núm. 2, mayo- agosto, El Colegio de México, México, México D.F., pp. 273 -300.

Aguilar, Adrián G. (1991), "La política urbano –regional en México, 1978 1990, la ausencia de bases conceptuales más rigurosas", en: Estudios demográficos y urbanos 17, Vol. 6, núm. 2, mayo- agosto, El Colegio de México, México D.F., pp. 283- 312.

Aguilar, Miguel Ángel, Sevilla, Amparo y Vergara, Abilio. (2001) (Coordinadores), La ciudad desde sus lugares. Trece ventanas etnográficas para una metrópoli, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Miguel Ángel Porrúa, México, México D.F., 453p.

Alba, Francisco (1996), "Población, economía y sociedad: ¿conflicto o convergencia en el futuro de México?, en: Estudios demográficos y urbanos 33, Vol. 11, núm. 3, septiembre-diciembre, El Colegio de México, México, México D.F., pp. 521- 548.

Alegría, Tito (1991), "Segregación socio espacial urbana. El ejemplo de Tijuana", en: Estudios demográficos y urbanos 17, Vol. 6, núm. 2, mayo- agosto, El Colegio de México, México D.F., pp. 411- 428.

Asuad Sanén, Normand E. (2001), Economía Regional y Urbana. Introducción a las teorías, técnicas y metodologías básicas, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Colegio de Puebla, Asociación de Exalumnos de Economía de la FE-UNAM, México, Puebla, 403p.

Bazant S., Jan (2001), "Interpetación teórica de los procesos de expansión y consolidación urbana de la población de bajos ingresos en las periferias", en: Estudios demográficos y urbanos 47, Vol. 16, núm. 2, mayo- agosto, El Colegio de México, México D.F., pp. 351- 374.

Borja, Jordi (1993), "Un reto a la democracia: el gobierno de las áreas metropolitanas", en: Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales, Número. 25, Enero- Abril, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México, México D.F., 139- 158.

Castillo, Héctor, Navarro Bernardo, Perló Manuel, Plaza Irma, Wilk, David y Ziccardi Alicia, (1995) Ciudad de México: retos y propuestas para la coordinación metropolitana, UNAM, UAM Unidad Xochimilco, México, México D.F., 177p.

Cruz Rodríguez, Ma. Soledad (2001), Propiedad, poblamiento y periferia rural en la zona metropolitana de la ciudad de México, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, Red de Investigación Urbana, A.C., México, México D.F., 356p.

Delgado Javier (1998), Ciudad región y transporte en el México Central. Un largo camino de rupturas y continuidades, UNAM, Plaza y Valdes Editores, México, México D.F., 221p.

García Canclini, Néstor (1995), Consumidores y ciudadanos. Conflictos multiculturales de la globalización, Grijalbo, México, México D.F., 200p.

Garrocho, Carlos, (1996) "Distribución espacial de la población en la zona metropolitana de la ciudad de México", en: Estudios demográficos y urbanos 31, Vol. 11, núm.1, enero- abril, El Colegio de México, México, México D.F., pp.69- 100.

Graizbord, Boris y Mina, Alejandro (1994), "Los ámbitos geográficos del componente migratorio de la ciudad de México", en: Estudios demográficos y urbanos 27, Vol. 9, núm. 3, septiembre – diciembre, El Colegio de México, México, México D.F., pp. 609- 628.

Kowarick, Lucio (1992), "Investigación Urbana y Sociedad: comentarios sobre nuestra América", en: Sociológica. Nuevas rutas de la investigación urbana. Después de los paradigmas. Núm. 18, año 7, enero- abril, UAM, Unidad Azcapotzalco, México, México D.F., pp. 11- 28.

Sobrino, Jaime (1996), "Tendencias de la urbanización mexicana hacia finales del siglo", en: Estudios demográficos y urbanos 31, Vol. 11, núm.1, enero- abril, El Colegio de México, México, México D.F., pp. 101- 138.

Urquidi, Víctor L. (1999), "Dimensiones del desarrollo sustentable y el caso de México", en: Estudios demográficos y urbanos 42, Vol. 14, núm. 3, septiembre- diciembre, El Colegio de México, México D.F., pp. 525- 544.

Villavicencio, Judith (1993), "Vivienda compartida y arrimados en la zona metropolitana de la ciudad de México", en: Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales, Número. 25, Enero- Abril, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México, México D.F., pp. 31- 40.

Vite Pérez, Miguel A. (2001), "*Globalización económica y Distrito Federal, estrategias desde el ámbito local*, de Roberto Rico Ramírez y Luis Reygadas", (reseña), en: Estudios demográficos urbanos 46, Vol. 16, núm. 1, enero – abril, El Colegio de México, México, México D.F., pp. 233- 240.

Ward, Peter M. (1991), México, una mega ciudad. Producción y reproducción de un medio ambiente urbano, Alianza editorial, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México, México D.F., 327 p.

White, Douglas R. (1991), "Enfoque de redes al estudio de comunidades urbanas", en: Estudios demográficos y urbanos 17, Vol. 6, núm. 2, mayo- agosto, El Colegio de México, México D.F., pp. 303- 326.

Zenteno, René M (1998). (Coordinador), Población desarrollo y globalización, Sociedad mexicana de demografía, El colegio de la frontera norte, México, México D.F., 543 p.

Ziccardi, Alicia y Reyes Luján, Sergio (compiladores) (1998), Ciudades latinoamericanas. Modernidad y pobreza. XX Congreso de la asociación latinomericana de sociología latina y el caribe. Perspectivas de su reconstrucción, Instituto de investigaciones sociales - UNAM, México, México D.F., 367 p.