

**ESTUDIOS
DEMOGRÁFICOS
Y URBANOS**

Estudios Demográficos y Urbanos

ISSN: 0186-7210

ceddurev@colmex.mx

El Colegio de México, A.C.

México

Negrón Poblete, Paula A.

La accesibilidad física a las zonas de trabajo y su relación con la consolidación de cuatro barrios
ubicados en el Distrito Federal, México

Estudios Demográficos y Urbanos, núm. 54, septiembre-diciembre, 2003, pp. 509-535

El Colegio de México, A.C.

Distrito Federal, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=31205404>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

La accesibilidad física a las zonas consolidadas con la consolidación de cuatros barrios en el Distrito Federal, México

Paula A. Negrón Poblete**

En el presente artículo se analiza el efecto de la Ley de Desarrollo Urbano de 2000 sobre la consolidación de cuatro barrios en el Distrito Federal, buscando establecer una relación entre el índice de accesibilidad física y el índice de consolidación, para determinar si los barrios con mejores índices de accesibilidad física tienen también mejores índices de consolidación. Finalmente se constata que el tiempo de recorrido no siempre representa un indicador de accesibilidad física.

Palabras clave: transporte urbano, accesibilidad física, consolidación de barrios.

para las clases media y alta y para las clases más pobres; este último cubre

c) Grandes zonas ubicadas en las periferias con grandes deficiencias en materia de infraestructura

d) Hay fuerzas políticas que promueven la segregación en la habitación y concitan preferencia por la construcción desigual del poder gubernamental

El conjunto de estos elementos conforma un patrón espacial en el interior de las aglomeraciones urbanas. La Metropolitana de la Ciudad de México, en su proceso de regularización, hoy día la mayoría de las viviendas. Duhau (1994: 48), asegura que

LA ACCESIBILIDAD FÍSICA

construcción de pequeñas zonas, también uno externo, fuertemente rurales, donde encontrar la estructura y la construcción de economía y salud. Sin embargo la consolidación es un proceso global de consolidación que se refiere al individuo de un mayor acceso a servicios de carácter superior que se encuentran en zonas de concentración de trabajo y de servicios para incrementar su capacidad de desarrollo.

La red de transporte colectivo es de suma importancia en el proceso de la consolidación de

Q

ción del
el viaje

Oportunidades de

LA ACCESIBILIDAD FÍSICA

en la consolidación interna de modo la consolidación de una zona, sino que también incluirá el medio para acceder a un mejor nivel.

Aunque la consolidación física es fundamentalmente importante en el proceso (1992: 126-127) nos recuerda que se trata de una situación de precariedad. El problema no es sólo de un salario que permita al trabajador vivir, sino también "invertir" en el futuro, de ser un obstáculo a la consolidación no sólo el acceso, sino también la an-

zada por el Instituto Nacional de Estadística (INEGI) en 1994, en donde se muestra el poder de atracción de viajes de negocios de Cuauhtémoc, aunque se trata de una muestra limitada.

De acuerdo con la encuesta, el 50 por ciento de las delegaciones representativas que visitan la zona atraídos por motivo de trabajo, de ahí sólo partía alrededor del 10 por ciento de los viajes laborales. Una situación que refleja la falta de oportunidades para hacer compras. Este hecho muestra la falta de atracción de oportunidades comerciales que ofrece no sólo en cuanto a los tra-

(Rowland y Gordon, 1996: 177) desarrollo de parques y corredores en los tercer anillos (particularmente al noroeste del Distrito Federal) regional e incluso nacional. De las 432 unidades económicas en el sector de las industrias y actividades relacionadas en diversos PCCI, 333 en el Distrito Federal (INEGI, 1999b).

De acuerdo con los resultados del Censo de Población y Vivienda 1999, las zonas con mayor concentración de la manufactura eran la Zona Metropolitana del Valle de México, Cuauhtémoc (7.2%), Miguel Alemán y como algunos municipios localizados en la zona metropolitana.

bién ratificar que ciertas
en materia de fuentes de
el sector informal y en el
sos Económicos, en ocas
tantes como para estar i
que forzosamente debe
ocupada hacia las delega
delegación Iztapalapa (e
tudiados), la PEA ocupad
en 1993 era de 614 329 p
al que se registró en su lu
duos (Salazar, 1999: 70-7

LA ACCESIBILIDAD EN EL METRO

las líneas del Metro; por otro lado, las concesionarias son modificadas para mejorar el transporte colectivo.

Las zonas de estudio

La selección de los barrios analizados es el objeto mismo de éste: está determinada por la red del Metro y su influencia en los barrios periféricos. Esta condición nos obliga a aquellos barrios localizados en la zona de influencia del Metro.

muy bien organizados, lo cual constituye un grupo de presión frente a la

Aunque un poco más c
activa ocupada labora com
portante (más de 15%) lo h
trabajadores laboran en el s
proporción más importante
co, con un aporte de casi 70

Accesibilidad física a las zonas

El primer paso para sumen

LA ACCESIBILIDAD F

res y actores políticos; Negrón

La red de transporte col
cierta cohesión dentro del te
entre los diferentes sectores d
red de transporte tenga altos
quier zona que carezca de ac
Siempre habrá ciertos puntos
rán mayor conectividad que e
des el establecer una jerarquía
ja en las diversas rutas de tra
determinadas y en la variedad
quía trae consigo una mayor c

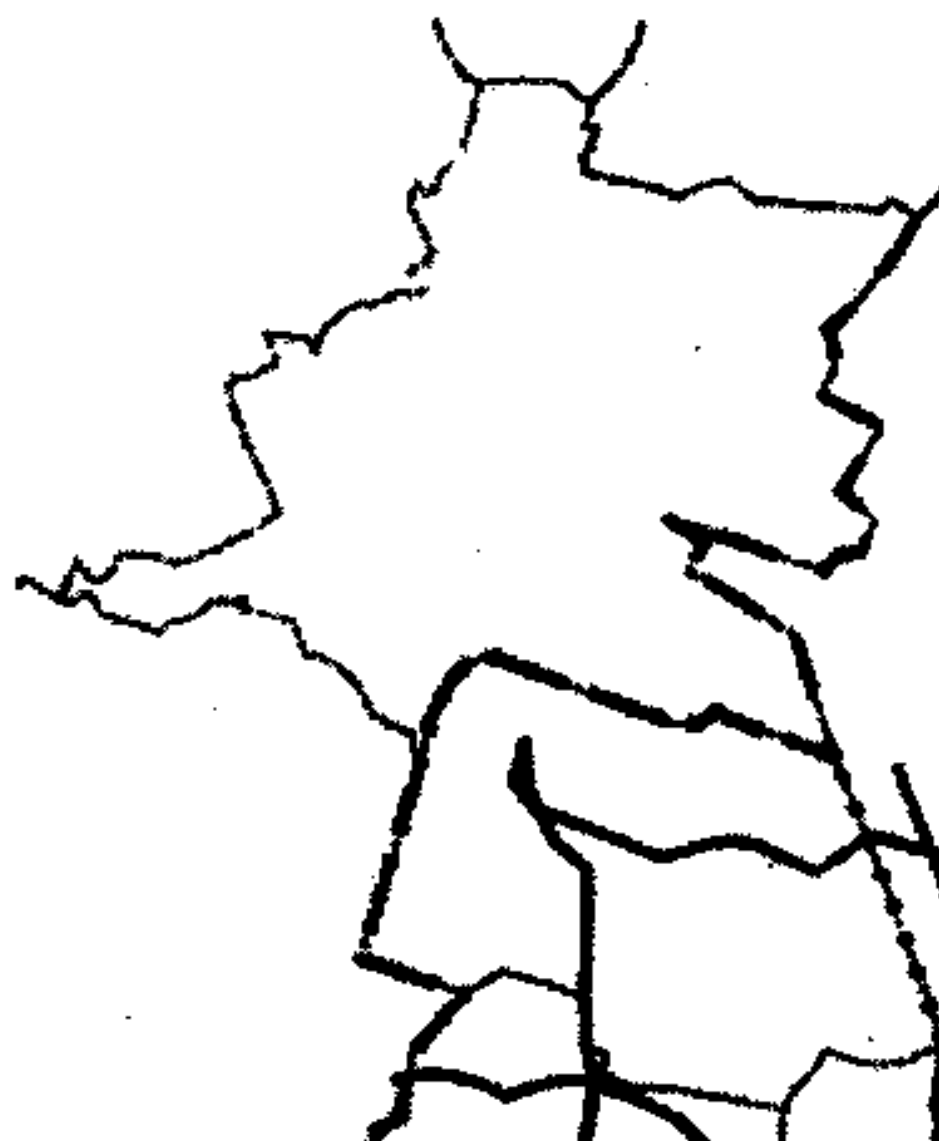
las condiciones tarifarias de
tiene la posibilidad de trans
vamente. Sin embargo, la lín
de Ecatepec, trajo consigo e
de los municipios conurbad

En lo que se refiere a lo
el Distrito Federal, éstos tien
transporte colectivo que n
también del sector público (RTP). Una de las grandes ver
rio es el acceso a tarifas de
transporte concesionado (és
embargo, la ausencia de i

CUADRO 3**Estaciones del Metro más cercanas**

<i>Zona de estudio</i>	<i>Sin línea</i>
San Miguel Teotongo	San Lázaro (L1) Merced (L1) Zaragoza (L1) Pantitlán (L1, 5, 9) Ermita (L2) Aeropuerto (L5)
Santa María Xalpa	Taxqueña (L2) Pantitlán (L1,5, 9)

MAPA 1**Barrios considerados en el estudio**



Los índices de accesibilidad

El cálculo de índices para esta zona se realizó por primera vez, mediante los índices de accesibilidad gravitatorio entre las oportunidades y el costo que implicaba el desplazamiento final (Hansen, 1959). Posteriormente, las zonas más aisladas se encontraban con el costo en donde en vez de considerar la accesibilidad de acceso relativa. Estos costos: el motivo del viaje (trabajo,

a) El viajero requiere estar más cercana a su domicilio que la ciudad central.

b) Para el caso de las líneas de la Red de Transportes de nuestra zona de estudio de la compañía Ruta-100.

c) Para aquellas zonas de transporte concesionado, las tarifas a partir del centro geográfico.

d) Las tarifas para cada una de las Islas (2000: 73) para el año 2000.

en 1990 y en 2000

	<i>Tiempo total de recorrido (min)</i>	<i>Distancia total recorrida (km)</i>	<i>Parte del SMV (%)</i>
	74.38	14.16	6.72
	136.63	14.28	5.04
	106.83	11.71	5.04

dencia más cercana ubicada
tral, por ejemplo, Pantitlán (se
se realizan generalmente en
modos de transporte colecti
condiciones de transporte:
7.98% del salario mínimo vig
otros casos), sino que además
concesionado, el autobús y e
parte, Santa María Xalpa y Sa
menos le costaban al usuario
sentaba 5.04% del salario mí
tes de Santa María Xalpa ha

LA ACCESIBILIDAD F

los autobuses RTP, ofrece mejores condiciones de accesibilidad que las líneas rectas.

Se calcularon dos tipos de índices de accesibilidad en función del tiempo de recorrido y del costo para el usuario (en porcentaje del salario mínimo). Los cálculos se realizaron para 1990 y para 1995, los que se presentan en el cuadro 1. Los resultados se obtuvieron a partir de la fórmula presentada en el texto. En nuestro caso, el índice de accesibilidad se calculó de la siguiente manera: el índice de accesibilidad a los servicios de transporte secundario, y el índice de accesibilidad a los servicios de transporte bajo del sector terciario. El primer índice se calculó a partir de la siguiente relación:

nio, aunque el número de t de 821 913 a 1 113 367 inc 1999), el costo de los viajes lario mínimo vigente. Al co para 2000, advertimos que tintos modos de transport de los tiempos de espera y los índices en función del que se refiere al costo del porción mayor que el salar en parte la disminución d del costo entre 1990 y 2000.

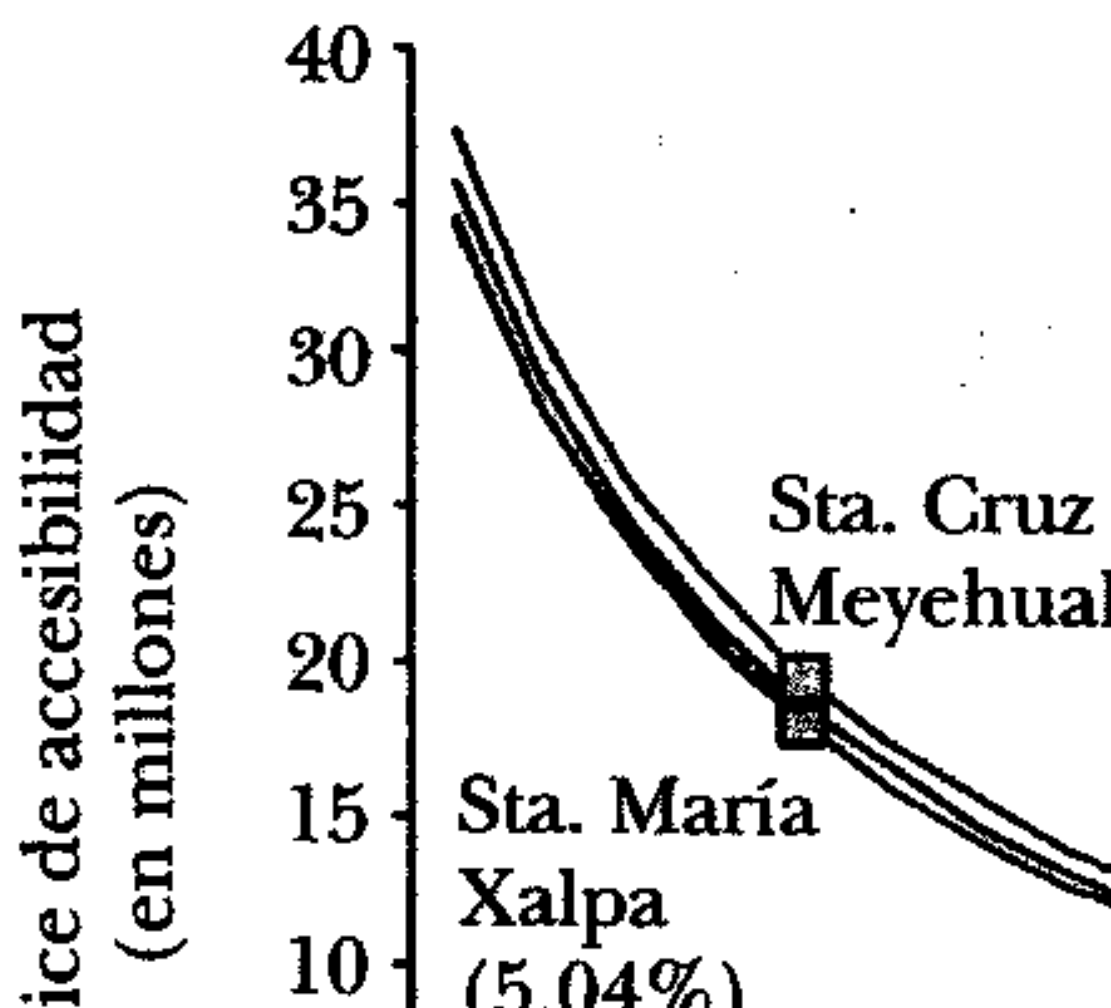
LA ACCESIBILIDAD FÍSICA

trever los índices de accesibilidad alto en la jerarquía, al alcanzar de Santa María Xalpa sobresale sidere el índice de accesibilidad viaje. La zona se beneficia con RTP, que permiten a los residentes línea 8 (Constitución de 1917) erogan los barrios vecinos. Sin rutas empleadas son sinuosas.

Nuestro interés se concentra en la accesibilidad calculado en función del tiempo que el tiempo tiene una importancia los recursos. Las curvas representadas

GRÁFICA 1

Índice de accesibilidad-costo e



Indicadores de consolidación

En 1990 las zonas objeto de es
dación física bastante adelant
los servicios y equipamientos
ciones muy difíciles. Con el pr
bios en las condiciones de acc
ceso de consolidación se calc
indicadores, que nos permitie
de cada barrio. Estos índices
uno de los indicadores de co
2000, considerando las variac
un mínimo de 0% para cierto

CUADRO 7
Índice de eficiencia y rango de
entre 1990-2000

Ingreso inferior a un SMV*
Drenaje conectado a la red
pública
Agua entubada en la vivienda
Techo de losa
Un dormitorio
De 2 a 4 dormitorios
Puntaje

LA ACCESIBILIDAD FÍSICA

estructura del barrio, sino también los índices de accesibilidad-costo las diferencias se explican principalmente de la reducción de los costos de transporte y ésta se debe a la construcción de un sistema de transporte altamente subsidiado. Los autobuses de la RTP, los cuales operan en un régimen de tarifa única, tienen la misma tarifa que los autobuses de la APT, lo que a su vez favorece la integración tarifaria entre las diferentes redes de transporte. Los usuarios de ambas redes, independientemente de emplear varias rutas o no, tienen la misma tarifa, lo que hace atractivo un sistema de transporte que no discrimina por el tipo de ruta, e incluso la fijación de la tarifa en función de la distancia recorrida (como es el caso de los autobuses de la APT) hacen atractivo un sistema de transporte que no discrimina por el tipo de ruta.

Además de las tarifas a la movilidad a las zonas de trabajo, políticas de ordenamiento territorial y el Estado de México, y el transporte urbano. Hasta ahora el crecimiento de la demanda existente, el trazado del Metro y la creación de Metro siguen teniendo una estructura de transporte colapsando el movimiento urbano cuyo objetivo es la movilidad por parte de la población en la visión de redes en donde se busca la integración entre el transporte

LA ACCESIBILIDAD FÍSICA

- Islas, Víctor Manuel (2000), *Llegando al transporte urbano en la Ciudad de México*, México, UNAM.
- Navarro, Bernardo. (1993), *Ciudad de México*, Universidad Autónoma Metropolitana.
- y O. González (1989), *Metropolitana*, Universidad Autónoma Metropolitana.
- Negrón Poblete, Paula A. (2002), *Modalités et impacts sur la consommation*, doctorado, Montreal, Université de Montréal.
- Offner, Jean-Marc y Denise Pumain (1998), *Les croisées*, París, Éditions de l'Aubert.
- Rowland, Allison y Peter Gordon (1997), "¿Qué han?", en A. Gilbert (comp.), *¿Qué han?*, The United Nations University.
- Salazar, Clara Eugenia (1999), *Español*.