

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>

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

Paula A. Negrón Poblete**

En el presente artículo se analiza el efecto de la consolidación de los barrios en 2000 sobre la consolidación de cuatro años más tarde. Se intenta establecer una relación entre el índice de acceso a la tierra y la consolidación de los barrios. Se constata que los barrios con mejores índices de acceso a la tierra tienden a consolidarse más rápidamente. Finalmente se constata que el tiempo de recorrido no siempre representa una variable importante en la consolidación de los barrios.

Palabras clave: transporte

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

c) Grandes zonas ubicadas deficiencias en materia

d) Hay fuerzas políticas de habitación y concitan preferencia desigual del poder go

El conjunto de estos elementos esencial en el interior de las aglomeraciones. La Aglomeración Metropolitana de la Ciudad de Buenos Aires, que no ha sido regularizada, hoy día la mayor parte de su población (Duhau 1994: 48), asegura que

LA ACCESIBILIDAD FÍSICA

construcción de pequeñas zonas también uno externo, fuertemente ridades locales, donde encontrará la estructura y la construcción de edificios de salud. Sin embargo la consolidación es un proceso global de consolidación al individuo de un mayor acceso a los servicios de carácter superior que se basa en las concentraciones de trabajos que incrementar su capacidad de desarrollo.

La red de transporte colectivo es de suma importancia en el progreso de la consolidación doméstica.

Oportunidades de

ón del
el viaje

LA ACCESIBILIDAD FÍSICA

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

Aunque la consolidación física es fundamentalmente importante en el proceso (1992: 126-127) nos recuerda que no es una situación de precariedad. El trabajo o un salario que permita al trabajador acceder a las necesidades inmediatas, sino también “invertir” en su futuro de ser un obstáculo a la consolidación. No sólo el acceso, sino también la ambi-

zada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en 1994, en donde se observó que el poder de atracción de viajeros de la delegación Cuauhtémoc, aunque s

De acuerdo con la encuesta, los habitantes de las cinco delegaciones representadas se sienten atraídos por motivo de trabajo, de ahí sólo partía alrededor de 100 mil viajeros laborales. Una situación que les permite disponer para hacer compras. Este hecho es una atracción de oportunidades de consumo que no sólo en cuanto a los trabajos

LA ACCESIBILIDAD FÍ

(Rowland y Gordon, 1996: 177) y el desarrollo de parques y corredores en los tres anillos (particularmente al noroeste del Distrito Federal, en el regional e incluso nacional. De 432 unidades económicas en el Distrito, 100 se localizan en municipios en diversos PCCI, 333 en Náutla, 10 en Tlalnepantla y 10 en otros municipios como algunos municipios localizados en el sur de la Ciudad de México (INEGI, 1999b).

De acuerdo con los resultados de 1999, las zonas con mayor concentración de la manufactura eran la alcaldía Cuauhtémoc (7.2%), Miguel Hidalgo (6.8%) y Benito Juárez (6.5%), así como algunos municipios localizados en el sur de la Ciudad de México (INEGI, 1999b).

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 e ocupada hacia las delega delegación Iztapalapa (estudiados), la PEA ocupad en 1993 era de 614 329 p al que se registró en su duos (Salazar, 1999: 70-7

LA ACCESIBILIDAD F

las líneas del Metro; por otro concesionado son modificadas el transporte colectivo.

Las zonas de estudio

La selección de los barrios analizados se basa en la ubicación del objeto mismo de éste: estos barrios están en el radio de acción de la red del Metro y su influencia se extiende a los barrios periféricos. Esta condición nos limita a aquellos barrios localizados en el distrito de la Ciudad de México.

muy bien organizados, lo cual es un grupo de presión frente a la administración.

Aunque un poco más de la mitad de la activa ocupada labora como trabajadores de oficina, es el sector más importante (más de 15%) lo que más trabaja en el sector público. La otra actividad más importante es la agricultura, con un aporte de casi 700 mil trabajadores.

Accesibilidad física a las zonas rurales

El primer paso para aumentar la

LA ACCESIBILIDAD F

res y actores políticos; Negrón

La red de transporte coloca cierta cohesión dentro del territorio, entre los diferentes sectores de la red de transporte tenga altos niveles de conectividad. Sin embargo, no hay una zona que carezca de acceso. Siempre habrá ciertos puntos que tendrán mayor conectividad que otros, pero es necesario establecer una jerarquía de accesibilidad ya en las diversas rutas de transporte, determinadas y en la variedad de servicios que trae consigo una mayor conectividad.

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

En lo que se refiere a lo
el Distrito Federal, éstos tie
transporte colectivo que n
también del sector público (S
RTP). Una de las grandes ven
rio es el acceso a tarifas de
transporte concesionado (éste
embargo, la evasión de la i

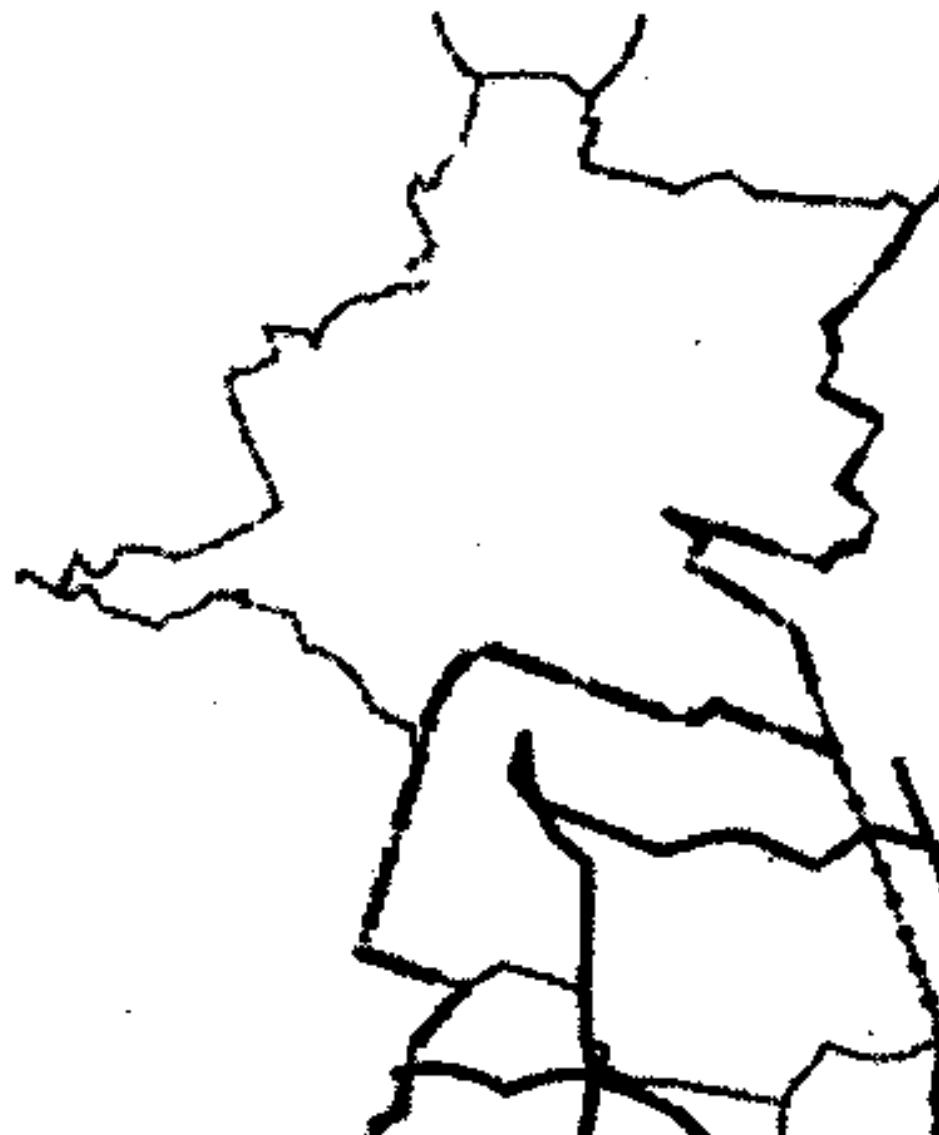
LA ACCESIBILIDAD A LAS ESTACIONES

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 estu



LA ACCESIBILIDAD F

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 que implicaba el desplazamiento final (Hansen, 1959). Posteriormente más aisladas se encontraban en donde en vez de considerar la accesibilidad de acceso relativa. Estos factores: el motivo del viaje (trabajo, ocio, etc.) y la duración del viaje.

a) El viajero requiere que la estación de autobuses más cercana a su domicilio esté más cercana a su domicilio que la ciudad central.

b) Para el caso de las rutas de la Red de Transportes que sirven a nuestra zona de estudio es la Compañía Ruta-100.

c) Para aquellas zonas que tienen transporte concesionado, las tarifas se establecen a partir del centro geográfico de la isla.

d) Las tarifas para cada uno de los 120 kilómetros de Islas (2000: 73) para el año 1999.

en 1990 y en 2000

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

dencia más cercana ubicada tral, por ejemplo, Pantitlán (se realizan generalmente en modos de transporte colecti condiciones de transporte: 7.98% del salario mínimo vi otros casos), sino que ademá 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 hac

LA ACCESIBILIDAD F

los autobuses RTP, ofrece mejoras rectas.

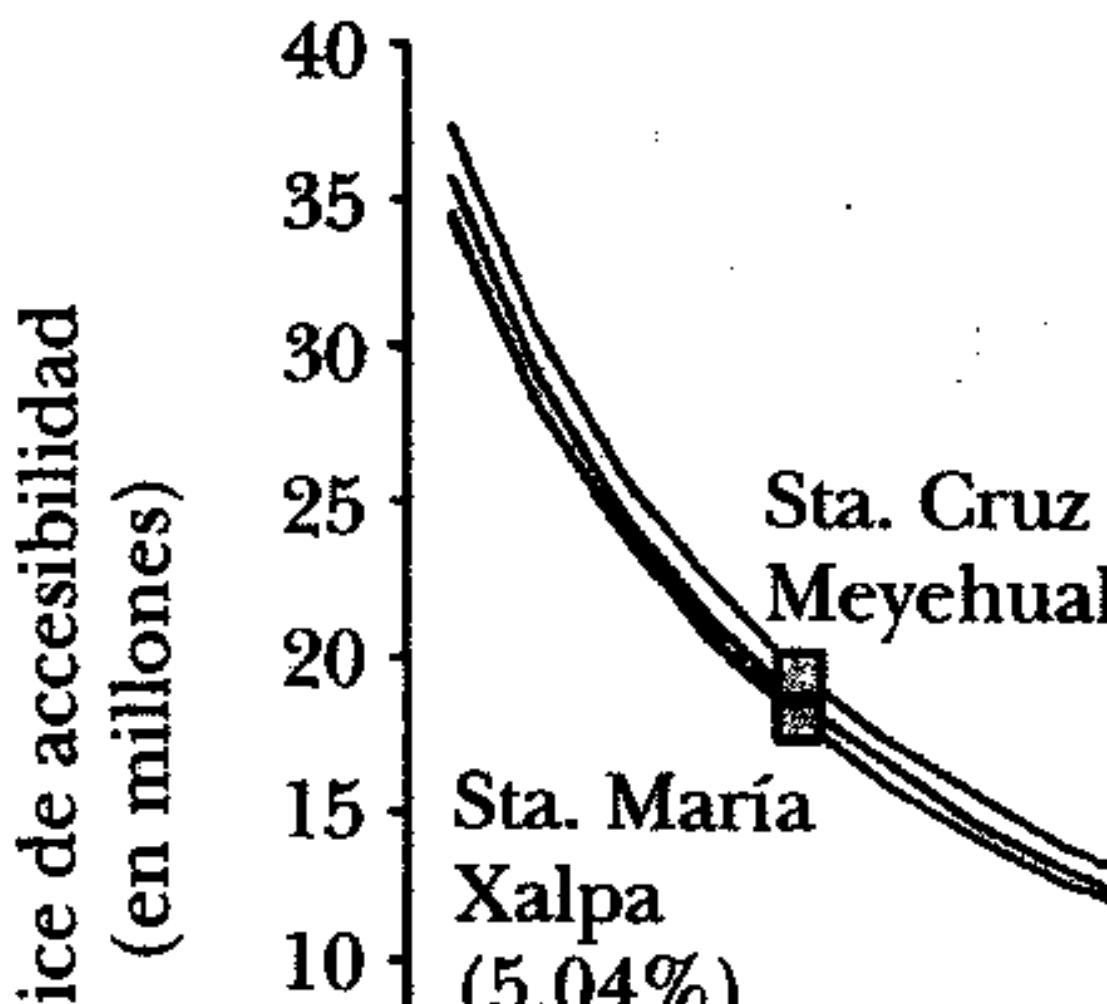
Se calcularon dos tipos de función del tiempo de recorrido usuario (en porcentaje del salario) los se realizaron para 1990 y que se presentan en el cuadro que vieron a partir de la fórmula para nuestro caso, el índice de acces: el índice de accesibilidad a tor secundario, y el índice de abajo del sector terciario. El pri uno solo sién en el cuadro 1.

nio, aunque el número de trabajadores pasó de 821 913 a 1 113 367 (entre 1990 y 1999), el costo de los viajes aumentó en un 10% con respecto al salario mínimo vigente. Al comparar los datos para 2000, advertimos que los pasajeros usaron los más caros de los modos de transporte, lo que se reflejó en los más altos de los tiempos de espera y los índices en función del costo. En el caso de los pasajeros que se refiere al costo del pasaje, se observó una porción mayor que el salario mínimo, lo que explica en parte la disminución de la proporción de los pasajeros que pagaron el costo total del viaje 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) erogar los barrios vecinos. Sin rutas empleadas son sinuosas.

GRÁFICA 1
Índice de accesibilidad-costo e



LA ACCESIBILIDAD

Indicadores de consolidación

En 1990 las zonas objeto de estandarización física bastante adelantaron los servicios y equipamientos, condiciones muy difíciles. Con el principio en las condiciones de acceso de consolidación se calcularon indicadores, que nos permitieron de cada barrio. Estos índices dieron uno de los indicadores de consolidación en 2000, considerando las variaciones, un mínimo de 0% para ciertas

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

Ingreso inferior a un SMV*	80.0
Drenaje conectado a la red pública	80.0
Agua entubada en la vivienda	80.0
Techo de losa	80.0
Un dormitorio	80.0
De 2 a 4 dormitorios	80.0
Puntaje	80.0

LA ACCESIBILIDAD FÍSICA

tructura del barrio, sino tambié ces de accesibilidad-costo las di principalmente de la reducción y ésta se debe a la construcción transporte altamente subsidiad de autobuses de la RTP, los cua ción tarifaria entre las diferentes rectos, tienen la misma tarifa que cuenta con integración tarifaria usuario de emplear varias rutas bio de ruta, e incluso la fijación la distancia recorrida (como es hacen atractivo un sistema de tr

Además de las tarifas a la ciudad a las zonas de trabajo, políticas de ordenamiento territorial y el Estado de México, y el sistema urbano. Hasta ahora el sector la demanda existente, trazo del Metro y la creación de Metro siguen teniendo una estructura de transporte colectivo urbano cuyo objetivo es la movilidad por parte de la población. La visión de redes en donde la integración entre el transporte

LA ACCESIBILIDAD FÍSICA

- Islas, Víctor Manuel (2000), *Llegando urbano en la Ciudad de México*, M.

Navarro, Bernardo. (1993), *Ciudad* Universidad Autónoma Metrop

— y O. González (1989), *Metr* Autónoma Metropolitana.

Negrón Poblete, Paula A. (2002), *Modalités et impacts sur la consa* doctorado, Montreal, Universit

Offner, Jean-Marc y Denise Pumain *croisées*, París, Editions de l'Aub

Rowland, Allison y Peter Gordon (han?", en A. Gilbert (comp.), The United Nations University

Salazar, Clara Eugenia (1999), *Esh*