

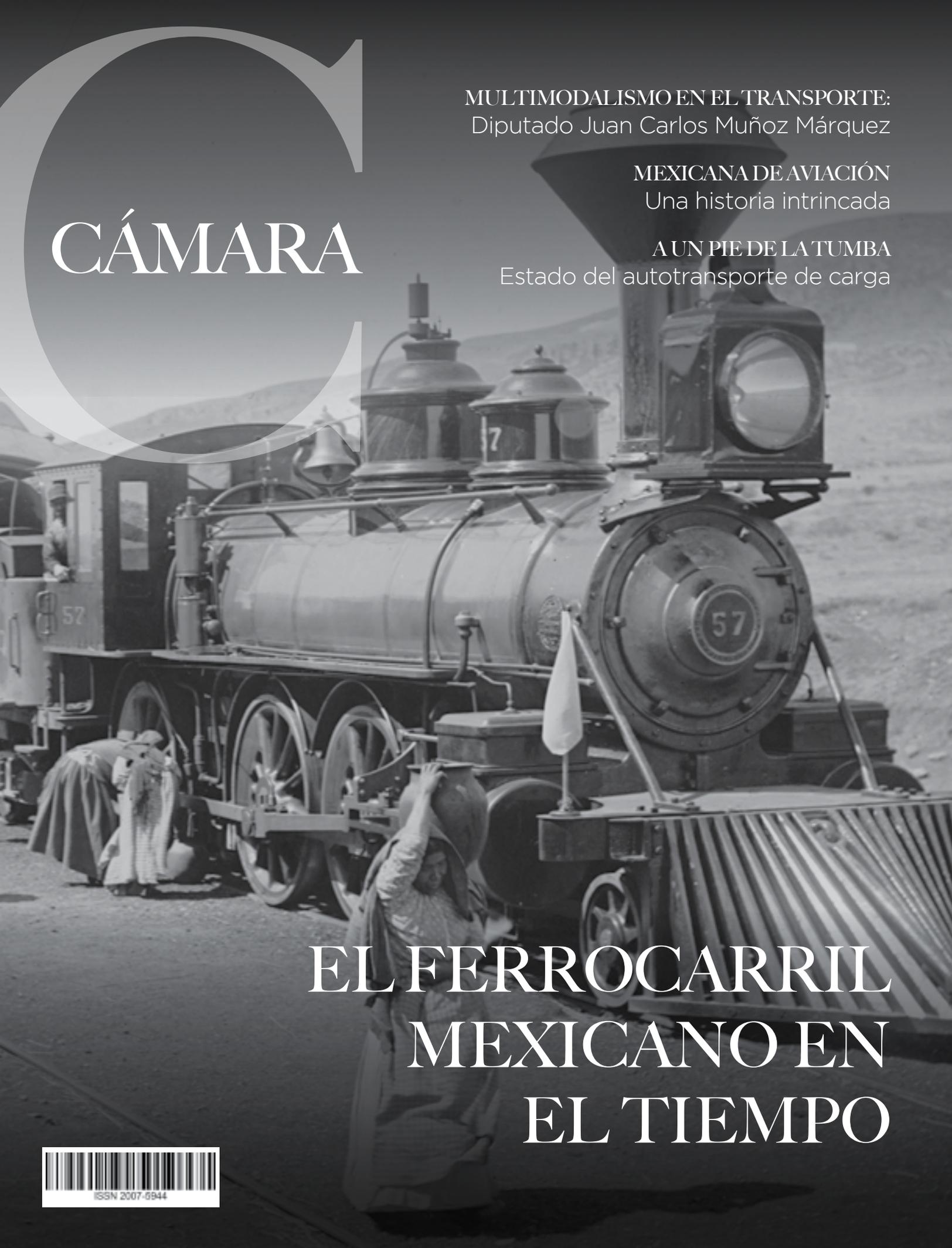


CÁMARA

MULTIMODALISMO EN EL TRANSPORTE:  
Diputado Juan Carlos Muñoz Márquez

MEXICANA DE AVIACIÓN  
Una historia intrincada

A UN PIE DE LA TUMBA  
Estado del autotransporte de carga



EL FERROCARRIL  
MEXICANO EN  
EL TIEMPO





La Cámara de Diputados protege tus derechos de viajero sancionando la sobreventa de boletos aéreos.

CAMARA DE DIPUTADOS



@PRENSACAMARA  
@MX\_DIPUTADOS



# CÁMARA

NÚMERO 38

AÑO 04 / 2014

<b>DEBATE</b>	
LAS VÍAS DEL DESARROLLO, LA REVOLUCIÓN Y EL OLVIDO EL FERROCARRIL MEXICANO EN EL TIEMPO	03
<b>ROTATIVA</b>	
DE SINDICATOS, HUELGAS Y FERROCARRILEROS LA AGRUPACIÓN LABORAL EN MÉXICO	10
<b>PALABRA LEGISLATIVA</b>	
MULTIMODALISMO EN EL TRANSPORTE: JUAN CARLOS MUÑOZ MÁRQUEZ	15
EL METROBÚS LE HA CAMBIADO LA CARA A LA CIUDAD: GUILLERMO CALDERÓN	19
<b>ARTÍCULO</b>	
MEXICANA DE AVIACIÓN UNA HISTORIA INTRINCADA	22
<b>RIZOMA</b>	
GEOMETRÍA MEZCLADA CON LO SENSUAL, CON LO EMOCIONAL, CON LO VIVO: SEBASTIÁN	26
<b>ARTÍCULO</b>	
EL REY DE LA CIUDAD HEGEMONÍA Y DEPENDENCIA DEL AUTOMÓVIL	34

<b>SOCIEDAD Y LEGISLACIÓN</b>	
A UN PIE DE LA TUMBA ESTADO DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA	38
¡FIERRO VIEJO QUE VENDAN! CORRALONES Y CHATARRAS	40
PÉRDIDA DE EQUIPAJE PRÁCTICA COMÚN EN AEROPUERTOS	42
UN DOS TRES POR TI SEGURO OBLIGATORIO EN VÍAS FEDERALES	44
<b>ITINERARIO</b>	
TRANSPORTAR LA REALIDAD CRÓNICA TRAILERA	48
<b>ARTÍCULO</b>	
¡SÚBALE, HAY LUGARES! LA MERCED-SAN CRISTÓBAL-COMITÁN	54
<b>SENDEROS</b>	
FLORES, CHIMBOS, COSITÍAS COMITÁN DE DOMÍNGUEZ	58
<b>ACADEMIA</b>	
HACIA UN DESARROLLO URBANO BASADO EN LA MOVILIDAD SUSTENTABLE INSTITUTO DE POLÍTICAS PARA EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO EN MÉXICO	62
<b>ARTÍCULO</b>	
EL CAOS VIAL MEXIQUENSE DILIGENCIAS Y BANDOLEROS	70
<b>NUEVA GENERACIÓN</b>	
ANTE LA INSEGURIDAD, SER MÁS PREVENTIVOS Y MENOS REACTIVOS ANA ISABEL ALLENDE CANO	74
<b>CURUL</b>	
CÁMARA DE DIPUTADOS LO MÁS RELEVANTE	78

**MESA DIRECTIVA**

José González Morfín  
**Presidente**

Marcelo de Jesús Torres Cofiño  
Francisco Arroyo Vieyra  
Maricela Velázquez Sánchez  
Aleida Alavez Ruiz  
**Vicepresidentes**

Angelina Carreño Mijares  
Xavier Azuara Zúñiga  
Ángel Cedillo Hernández  
Javier Orozco Gómez  
Merylyn Gómez Pozos  
Magdalena del Socorro Núñez Monreal  
Fernando Bibriesca Sahagún  
**Secretarios**

**CONSEJO EDITORIAL**

**Coordinador de Comunicación Social**  
Oscar Manuel Argüelles Dorantes

**Director General de Editorial e Imagen Legislativa**  
José Raúl Márquez Córdova

**Alejandro Guilbert Pastrana**  
Coordinador editorial

**Editora**  
Katya Albitzer

**Corrección de estilo**  
David Mandujano Canto

**Redacción**  
Deyanira Juárez Canseco  
Fabián Augusto Torres Macías  
Iván Volovsek López  
Linda Anahí Sánchez López  
Marco Antonio Mejía Andrade

**Iconografía**  
Ángel R. Palacios Montes

**Asistencia**  
Laura Solórzano Chávez

**Diseño de interiores, de portada y diagramación**  
La Botica, Sanación Gráfica y Remedios Creativos

**Fotografía**  
Guillermo Dante Bucio Contreras

**Distribución y relaciones públicas**  
Enrique Ramírez Sánchez

**Servicios gráficos**  
Agencia CUARTOSCURO

**CENTROS DE ESTUDIOS**

CP. Marco Antonio Cortés Mendoza  
**Coordinador de los Centros de Estudios de la Cámara de Diputados**

Mtro. Raúl Mejía González  
**Director General del Centro de Estudios de las Finanzas Públicas (CEFP)**

Lic. Sami David David  
**Director General del Centro de Estudios del Derecho e Investigaciones Parlamentarias (CEDIP)**

Dr. Rafael Aréstegui Ruiz  
**Director General del Centro de Estudios Sociales y de la Opinión Pública (CESOP)**

Lic. Jorge Cárdenas Elizondo  
**Director General del Centro de Estudios para el Desarrollo Rural Sustentable y la Soberanía Alimentaria (CEDRSSA)**

Lic. María Isabel Velasco Ramos  
**Directora General del Centro de Estudios para el Adelanto de las Mujeres y la Equidad de Género (CEAMEG)**

*Cámara*, año 4, número 38, es una publicación que edita y distribuye la Cámara de Diputados de los Estados Unidos Mexicanos, Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio A, basamento, Colonia El Parque, Delegación Venustiano Carranza, Código Postal 15960, México, Distrito Federal, teléfono (55) 50 36 00 00, extensión 52177.  
Derechos de reserva al uso exclusivo del título núm. 04-2013-101514581800-102, que otorgó el Instituto Nacional de Derechos del Autor el 15 de octubre de 2013. ISSN 2007-5944.  
Se autoriza la reproducción total o parcial de cualquier texto, si se cita el título, el autor y la fuente.  
Se imprimieron 8,000 ejemplares.  
El contenido de los artículos es responsabilidad de los autores y no refleja necesariamente la posición institucional de la Cámara de Diputados.  
revistacamara@congreso.gob.mx

# EDITORIAL

La movilidad en las ciudades es el reflejo de una serie de políticas de diversos órdenes a lo largo de la historia. En México tales políticas han sido fallidas, al grado de que no existe una armonía entre la demografía y la infraestructura.

La experiencia de moverse en el Distrito Federal y su zona metropolitana basta para advertir que el crecimiento desmesurado de la población urbana es algo urgente de atender. La infraestructura que busca paliar dicho caos se aleja mucho de una estrategia integral a largo plazo que permita hacer eficiente el traslado de millones de ciudadanos.

A esta problemática se suman consideraciones de orden cultural que tipifican la conducta del grueso de la población mexicana. Se vive en un culto constante al automóvil. No importa el extracto sociocultural al que uno pertenezca: ya sea por estatus o por exclusividad, siempre se preferirá el automóvil al transporte público, incluso por encima de la eficiencia.

Esa idea de indignidad atribuida al transporte público puede legitimarse al hacer un diagnóstico de sus unidades y parques vehiculares. Tanto el metro como las flotas de autobuses, microbuses y combis del Distrito Federal se encuentran en mal estado. A su vez el autotransporte opera bajo una total ausencia de planeación, que hace que los buenos tiempos de la Ruta 100 parezcan una época dorada.

Esas políticas de apertura en el orden federal han generado otro tipo de asuntos serios, tales como la muerte de la industria ferrocarrilera, así como conflictos burocráticos de alto nivel, como es el caso de Mexicana de Aviación, el cual ha tenido repercusiones sociales muy desafortunadas.

Si bien, el caso más evidente es el Distrito Federal y su área conurbada, ya hay indicios de que los problemas se están repitiendo en otras ciudades importantes del país. Por tanto es urgente que el gobierno, en coordinación con todos sus niveles, trabaje con orden, con proyectos serios de urbanismo; además de que vigile con eficacia a sus concesionarios.

Sin embargo, más allá del compromiso del Estado, la sociedad civil mexicana, así como en muchas ciudades y países del mundo, puede definir derroteros positivos para solucionar el caos del transporte mexicano.



## AS VÍAS DEL DESARROLLO, LA REVOLUCIÓN Y EL OLVIDO EL FERROCARRIL MEXICANO EN EL TIEMPO

Entre las necesidades que el ser humano ha tenido que satisfacer desde su aparición en este mundo se encuentra la del transporte. La invención de la rueda hace alrededor de cinco mil años permitió que los pobladores de las ciudades o de las aldeas transportaran sus pertenencias, sus productos o a sí mismos a través de los caminos que poco a poco fueron desarrollándose a fuerza de esos recorridos: se hizo camino al andar.

Esa misma invención dio pie a la construcción de máquinas de muchos tipos destinadas al transporte, como los carros de tiro impulsados por animales o personas, o carretas que posteriormente sirvieron para las diligencias —es decir, los trámites y los encargos, tomando para sí este nombre y brindando al imaginario el concepto de la “diligencia vaquera”—. Después hubo carros impulsados por fuentes de energía diversas como el vapor, los derivados del petróleo o, en épocas más recientes, la electricidad. Además, comenzaron a verse máquinas muy grandes corriendo sobre carriles y usadas para el transporte masivo de cargas y personas.

De ese transporte sobre carriles, que después sería llamado *ferrocarril* —hierro sobre carriles o sobre rieles—, se sabe que desde el siglo VI antes de la era común y durante varios cientos de años existió y funcionó el *Diolkos*: un camino que permitía a los barcos atravesar el istmo de Corinto, en el sur de la actual Grecia. Pero fue hasta el siglo XVIII, con el auge de la Revolución Industrial en Inglaterra y hasta 1804, año en el que la locomotora *Tram-Waggon* realizó su primer recorrido, que el ferrocarril comenzó a considerarse como un gran representante del avance tecnológico alcanzado por la humanidad.

### El paso del ferrocarril en México

En México, la idea de construir y poner en marcha el ferrocarril data del siglo XIX, pues se pensaba que su sola presencia posibilitaría la expansión de las rutas comerciales y de transporte. Las concesiones ferroviarias comenzaron concretamente en 1824, cuando se otorgó la primera para construir una línea férrea que atravesara el istmo de Tehuantepec. Aunque sólo se quedó en la iniciativa —no se colocó ni siquiera un durmiente—, es una muestra de las intenciones de establecer vías férreas en el país y de la importancia que para entonces se le brindaba.

En el año de 1842 Antonio López de Santa Anna, ya conocido como el “Quince Uñas” debido a la pierna perdida años atrás, fomentó —es un decir, pues obligó a sus deudores a financiarla— la construcción de un tramo ferroviario entre el puerto de Veracruz y la localidad de El Molino, en Pánuco, siendo inaugurado dicho tramo el 16 de septiembre de 1850. En la Ciudad de México el primer tramo ferroviario fue de 5 km, el recorrido iba de la zona del centro a la Villa de Guadalupe y se inauguró el 4 de julio de 1857 a instancias de Ignacio Comonfort. En ambos lugares actualmente existen sendos museos ferrocarrileros.

Desde entonces y hasta el final del siglo XIX, la construcción del ferrocarril fue un gran caos: entre 1837 y 1870 se otorgaron 41 concesiones para construir líneas de ferrocarril, siendo sólo un porcentaje mínimo lo que se construyó. Benito Juárez en sus recorridos y exilios fue víctima de la red de caminos existente,

En México, la idea de construir y poner en marcha el ferrocarril data del siglo XIX.



que databa de tiempos de la Colonia, viendo también la necesidad de solucionar el problema del transporte terrestre. Fue hasta tiempos de Sebastián Lerdo de Tejada, apenas el 1 de enero de 1873, cuando se inauguró el Ferrocarril Mexicano, que iba desde Veracruz hasta la Ciudad de México.

Porfirio Díaz, en su afán de poner al país a la vanguardia y con ansias de brindar “orden y progreso”, consideró el ferrocarril como un proyecto prioritario. El Porfiriato fue la época de las grandes concesiones a diversas compañías extranjeras y un gran desarrollo del sector ferroviario. Al final de su gestión hubo en México más de 19 mil km de vías férreas.

Con el inicio de la Revolución Mexicana, muchas batallas se concentraron alrededor de los centros ferroviarios. El *Archivo Casasola* es prolífico en imágenes de la época y del uso del ferrocarril. Los ejércitos de todas las facciones aprovecharon las redes ferroviarias para transportarse hacia los distintos puntos de conflicto, entre ellos la Ciudad de México. Su capacidad de carga y las vías tan extensas eran la mejor opción para transportar tropas de forma masiva; además muchos carros y vagones se usaron como cuarteles u oficinas móviles. Incluso se sabe que Álvaro Obregón pensó en un vagón explosivo como forma de destruir trincheras enemigas. Se dio entonces una gran ironía: Porfirio

Díaz fue el gran partidario del ferrocarril y la revolución le llegó en tren.

La consecuencia fue obvia: el servicio ferroviario se deterioró, quedando muchos trenes y vías inservibles o con problemas graves por falta de mantenimiento. Fue hasta la década del treinta cuando, bajo el gobierno de Lázaro Cárdenas, comenzó la rehabilitación, modernización y ampliación de las redes ferroviarias, deteniéndose estos trabajos casi en su totalidad entre 1940 y 1945 a causa de la Segunda Guerra Mundial, restaurándose en 1946.

Entre las obras de actualización y *aggiornamento* —puesta al día—, llevadas a cabo por las diferentes administraciones, se cuenta la restauración de la ruta



Las concesiones ferroviarias comenzaron en 1824, cuando se otorgó la primera para construir una línea férrea que atravesara el istmo de Tehuantepec.

del ferrocarril intercaliforniano y la terminación de una ruta que llegaba hasta Puerto Peñasco, logrando así conectar los estados de Sonora y Baja California. Entre 1936 y 1950 se construyeron diferentes líneas y puntos de transbordo entre la Ciudad de México —donde se inauguró en 1959 la Gran Estación de Ferrocarriles, en Buenavista— y los estados de Campeche, Chiapas, Tabasco, Veracruz y Yucatán. Finalmente, para 1961 se había terminado de construir y, en algunos tramos reconstruir, la red que comunicó el puerto de Topolobampo, en Sinaloa, con el estado de Chihuahua.

Hasta 1986 los gobiernos se encargaron de construir y reparar las redes en las zonas correspondientes a los estados de Michoacán, San Luis Potosí, Estado de México y la construcción de la ruta hacia Querétaro.

### El paso del ferrocarril en la legislación mexicana y Ferrocarriles Nacionales de México

Pese a que la construcción y el desarrollo formal de los ferrocarriles mexicanos fueron una obra tardía, la presencia del ferrocarril en leyes y decretos se dio desde épocas tempranas. Presidentes como Guadalupe Victoria, Anastasio Bustamante, Antonio López de Santa Anna y otros emitieron sendos

decretos con los que buscaban hacer que, con los ferrocarriles, llegaran ingresos económicos al país que resultaran en su progreso.

En 1891 se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, que fue a la que se incorporó el llamado sector ferrocarrilero y desde la cual se intentó vigilar más de cerca el otorgamiento y el desarrollo de las concesiones.

En 1899 se expidió la Ley General de Ferrocarriles, que fue la primera ley que se creó sobre la materia en México. En esta ley se explicaron al detalle los pormenores de la construcción y la explotación de los ferrocarriles.

En 1908 se fundó la que fue la empresa estatal más importante del ramo ferrocarrilero: Ferrocarriles Nacionales de México, conocida por sus siglas FNM o por su acrónimo, Ferronales, en la que el Estado era socio mayoritario —poseía poco más de la mitad de las acciones— y que fue creada con el fin de administrar las concesiones de todo el país y cuyas primeras rutas fueron las correspondientes a los sistemas central y nacional, fundados años antes con capital estadounidense.

Tras el estallido de la Revolución Mexicana, y en un intento por restablecer el servicio ferroviario en franco deterioro, Venustiano Carranza decretó



que a partir del 4 de diciembre de 1914 entraría en vigor un organismo llamado Dirección General de Ferrocarriles Constitucionalistas.

Lázaro Cárdenas decretó en 1937 la expropiación de Ferronales y en 1938 la creación de la Administración Obrera de Ferrocarriles Nacionales de México, con la que brindaba a los obreros el control de la empresa. Este último decreto se derogó en 1941 para dar paso a la creación de Ferrocarriles Nacionales de México como empresa gubernamental.

Fue en 1948, concretamente el 30 de diciembre, cuando se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México, con la que se dio personalidad jurídica a la empresa y que estuvo en vigor casi 37 años hasta su derogación y la publicación de una nueva ley, con el mismo nombre, el 14 de enero de 1985.

Hasta 1977, Ferronales era la empresa principal en el ramo ferrocarrilero, pero no era la única. Existían también las empresas Ferrocarril del Pacífico, Ferrocarriles Unidos del Sureste, Ferrocarril Chihuahua al Pacífico y Ferrocarril Sonora-Baja California. Con el acuerdo decretado por José López Portillo el 17 de enero de ese año, la dirección de esas cinco empresas pasó a manos del director de Ferronales.

### 1995, la nueva ley y la privatización de los ferrocarriles

La ley orgánica decretada en 1985 se mantuvo vigente durante los sexenios de Carlos Salinas y Ernesto Zedillo. Durante el sexenio zedillista, debido al deterioro de gran parte de la red ferroviaria y a la falta de recursos económicos por parte del Estado para ocuparse de ella, el 2 de marzo de 1995 se reformó el artículo 28 constitucional, colocando los ferrocarriles en las llamadas “áreas prioritarias” de la nación, en las que es legal el involucramiento



Fue hasta tiempos de Sebastián Lerdo de Tejada, apenas el 1 de enero de 1873, cuando se inauguró el Ferrocarril Mexicano, que iba desde Veracruz hasta la Ciudad de México.

de la iniciativa privada y del llamado “sector social” de la economía —cooperativas, ejidos, comunidades, etcétera—, dejando de ser parte de las “áreas estratégicas”, en las que la participación del Estado es exclusiva. Tras esa reforma, se promulgó la nueva Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario el 12 de mayo de 1995, en la que se detallan y determinan las condiciones en las que se otorgarán las concesiones ferrocarrileras y el carácter de los candidatos a concesionarios.

Como consecuencia de estas transformaciones, reformas y nuevos decretos, los ferrocarriles



Fue hasta la década del treinta cuando, bajo el gobierno de Lázaro Cárdenas, comenzó la rehabilitación, modernización y ampliación de las redes ferroviarias.



mexicanos se privatizaron. Se brindó a diversas empresas privadas, algunas con capital estadounidense, concesiones hasta por 50 años, con la posibilidad de renovarlas; entre 1997 y 1999 se dejó de brindar el servicio de transporte de pasajeros —salvo el caso de algunos recorridos turísticos—, cerrándose así diversas terminales, como la de Buenavista y quedando bajo el control de Ferronales solamente el transporte de carga en aquellas rutas que no habían sido concesionadas. Esta última empresa cerró sus operaciones en 1998 y su extinción, así como la derogación de su ley orgánica, se publicaron en el Diario Oficial de la Federación el 4 de junio de 2001.

### La primera década del nuevo milenio

Tras la extinción de Ferronales, los ferrocarriles mexicanos quedaron bajo el control y la administración de varias compañías privadas. A saber:

—Ferrocarril Mexicano, Ferromex. Controla la mayor parte de las rutas ferroviarias de carga y pasajeros en el país.

—*Kansas City Southern* de México, KCSM. Sus servicios se concentran en la zona noreste de México.

—Ferrocarril del Sureste, Ferrosur. Es la principal proveedora de servicios de carga en la zona sureste.

—Ferrocarril y Terminal Valle de México, Ferrovalle. Se encarga de reordenar el tráfico de las compañías anteriores.

Por lo que toca al Distrito Federal, la estación Buenavista fue rehabilitada y, el 7 de mayo de 2008, se inauguró el Ferrocarril Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México, mejor conocido como “tren suburbano”, que abarca una distancia de 27 km entre el Distrito Federal y el municipio de Cuautitlán, en el Estado de México.

### Propuestas de desarrollo del sistema ferroviario

En abril de 2012, mientras era candidato presidencial, Andrés Manuel López Obrador consideró la posibilidad de rehabilitar las vías férreas —seriamente dañadas tras la privatización de los ferrocarriles, la extinción de Ferronales y el consecuente abandono de muchas de las instalaciones— mediante la creación de trenes bala. Las condiciones de las vías y de los trenes, amén de la respuesta generalizada a esa propuesta, hizo que fuera rápidamente olvidada.

La propuesta más reciente, con la que se busca poner al día el sector ferroviario, en consonancia con la búsqueda de competitividad, tan en boga en esta época, proviene de la Cámara de Diputados. La propuesta, aprobada por el pleno el 4 de febrero de 2014, consiste en una serie de modificaciones a diez de sus artículos, concretamente al 1º, 6º, 15, 35, 36, 46, 47, 53, y 59.

Con estas modificaciones, que comprenden reformas y añadidos, se otorga a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la facultad de

establecer bases para la regulación de tarifas y brindar las condiciones necesarias para aquellos que busquen participar en el sector, eliminando la exclusividad territorial de algunas de las empresas que actualmente poseen las concesiones.

Según estas reformas, dicha secretaría, apoyada en algunos aspectos por la recién creada Comisión Federal de Competencia Económica, también puede establecer sanciones y, en su caso, revocar las concesiones a aquellos que no mantengan las vías y los trenes en condiciones óptimas para su funcionamiento, no cumplan con los límites permitidos para la emisión de ruidos o incurran en prácticas que puedan considerarse monopólicas o de competencia desleal.

### Referentes con la realidad

Pese a la aprobación y el optimismo con que fueron recibidas, algunos factores dificultan la aplicación de estas reformas. A decir de quienes conocen el tema ferroviario y de algunos de los promotores de tales modificaciones, las condiciones de deterioro de gran parte de la infraestructura ferroviaria resultan ser un gran obstáculo. Actualmente, la cantidad de mercancías movidas por estos medios representa un porcentaje muy reducido en comparación con el de otros países.

Las redes ferroviarias actuales y las prioridades de los concesionarios están enfocadas en el tráfico hacia las fronteras con los Estados Unidos, prestando una atención menor a las comunicaciones en el interior del país. Incluso hay tres estados —Baja California Sur, Guerrero y Quintana Roo— en los que no existen vías férreas, quedando marginados de dichas actividades.

Las justificaciones expresadas en 1995 para la apertura de los ferrocarriles a los sectores privado y social explicaban que con tal apertura y el mejoramiento de la infraestructura también

se acrecentaría el transporte de pasajeros a lo largo del país. Por el contrario, a los pocos años fue cerrándose esta modalidad de transporte, al grado de que actualmente es nula y sólo perduran contados recorridos turísticos en algunas partes de la república.

Otro punto que es necesario considerar es que estas reformas son mudas en lo que se refiere a las condiciones laborales de los empleados ferroviarios. En el siglo XIX se conocieron alrededor de 60 huelgas ferrocarrileras y en el siglo XX otras tres: en 1926, 1936 y 1958; todas en protesta por los salarios insuficientes y las condiciones de inseguridad en cuanto a los riesgos inherentes a la profesión. Tales condiciones han cambiado poco en el transcurso de los años y las reformas anunciadas hacen mutis al respecto, así como de la problemática de seguridad que se deriva de la presencia del crimen organizado en algunas zonas del país. Ejemplo de esto, el tráfico de inmigrantes provenientes de los países del sur.

### Comentarios finales

En muchos países desarrollados, el ferrocarril, sea para transporte de carga o de pasajeros, constituye un factor importante de crecimiento y de actividad económica. En México, pese a su importancia histórica, a su presencia en el discurso político a lo largo de los años y a los intentos por poner el sector en las condiciones de desempeño necesarias y acordes con las necesidades presentes en el siglo XXI, está en una situación precaria.

El estado crónico de deterioro de su infraestructura, aunado a las actuales prácticas de los concesionarios hace que, por lo menos a corto plazo, sea difícil vislumbrar una solución de la que se derive el mejoramiento de los ferrocarriles y que sean, como en aquellos países a los que se trata de emular, una opción viable de crecimiento.

Hasta 1977, Ferronales era la empresa principal en el ramo ferrocarrilero, pero no era la única. Existían también las empresas Ferrocarril del Pacífico, Ferrocarriles Unidos del Sureste, Ferrocarril Chihuahua al Pacífico y Ferrocarril Sonora-Baja California.

#### Fuentes

Benitez Silva, Ángel Pablo, *La red ferroviaria y sus perspectivas de desarrollo*, 2008, Tesiunam, 14 de abril de 2014.

Bunge Vivier, Diego Roberto, *Causas, costos y beneficios de la privatización de Ferrocarriles Nacionales de México*, 2001, Tesiunam, 14 de abril de 2014.

Garriga Soberanes, Rodrigo, *Marco jurídico del sistema ferroviario de conformidad con la Ley Federal de Competencia Económica*, 1999, Tesiunam, 14 de abril de 2014.

Instituto de Investigaciones Jurídicas, *Anuario jurídico 1995*, México, IJ-UNAM, 1996.

N.p., *Gaceta parlamentaria de la Cámara de Diputados*, núm. 3954-IV, 14 de abril de 2014.

N.p., *Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario*, n.d., Cámara de Diputados, 14 de abril de 2014.



La palabra “sindicato” es de origen griego —*sindikou*, protector— y, en pocas palabras, define aquellas formas de organización de trabajadores cuya finalidad es la de la defensa y la promoción de sus intereses laborales y la mediación con los empleadores.

El sindicato tiene como antecedente originario el gremio, que se originó en la Europa medieval y agrupó a los artesanos de un mismo oficio. Los gremios contaban con una estructura jerárquica, características propias y una finalidad: proteger a sus miembros.

Con la Revolución Industrial y el surgimiento de la clase obrera, las agrupaciones de trabajadores adquirieron una importancia mayor, siendo Inglaterra el primer país en reconocer el derecho a la unión sindical en el año de 1824.

Paralelamente al sindicato, surgió el concepto de la huelga, que en su modalidad laboral define el paro de actividad por los trabajadores como forma de presión para obtener, o que sean reconocidos, ciertos derechos o prestaciones por parte del empleador. Las primeras huelgas fueron contemporáneas a la Revolución Industrial, dadas las condiciones de trabajo de obreros adultos e incluso niños. Consideradas como delito y reprimidas violentamente, las huelgas fueron reconocidas como derecho hasta ya entrado el siglo XX, como parte



# D

## E SINDICATOS, HUELGAS Y FERROCARRILEROS LA AGRUPACIÓN LABORAL EN MÉXICO

En esta época, al oír las palabras “sindicato” y “huelga” se piensa en el llanto y el crujir de dientes: la producción parada, bloqueos viales, marchas, agresiones a transeúntes, destrucción de locales comerciales y de patrimonios, proclamas, banderas rojinegras, etcétera. No hay medias tintas: se les alaba o se les detesta. Pero es poco lo que se conoce de los sindicatos, de su origen y de su importancia en el tema de la defensa de los derechos laborales.

La palabra “sindicato” es de origen griego —*sindikou*, protector— y define aquellas formas de organización de trabajadores cuya finalidad es la de la defensa y la promoción de sus intereses laborales y la mediación con los empleadores.

del influjo de la socialdemocracia, de ideología esencialmente marxista.

La colaboración entre el anarquismo —identificado con el color negro— y el socialismo —identificado con el color rojo— dio origen a la conocida bandera rojinegra, pendón huelguista por antonomasia.

### El sindicato y la huelga en México

En la Nueva España existieron los gremios de herreros, de alfareros, de tablajeros, las cofradías religiosas y otros grupos. Tras el proceso de independencia y lo turbulento del siglo XIX, los gremios dieron paso a las sociedades, como la de artesanos o la Sociedad Particular del Socorro Mutuo, creada por sombrereros. En 1872 se creó la que es



En 1872 se creó la que es considerada la primera organización sindical en forma en el país: el círculo de obreros.



considerada la primera organización sindical en forma: el círculo de obreros, a la que siguió la creación de otros organismos. En 1913, se fundó la Casa del Obrero Mundial, a instancias de Álvaro Obregón, que fue una muestra importante de apoyo para éste último y que conmemoró por primera vez el primero de mayo como día de los trabajadores.

Luego nacieron los organismos aglutinadores de sindicatos, siendo dos de ellos los más famosos: por un lado la Confederación Regional Obrera Mexicana —la famosa CROM—, fundada en 1918 con tendencias anarquistas y socialistas y que buscaba quedar fuera de cualquier afiliación política y gubernamental; por otra parte, la Confederación de Trabajadores de México —la no menos célebre CTM—, creada en 1936 como contrapeso para la CROM y que actualmente es una de las principales organizaciones sindicales del país.

Como en otras partes del mundo, en México las huelgas también comenzaron casi a la par de los sindicatos. Una de las primeras de las que se tiene noticia es la huelga de barateros de Real del Monte, Hidalgo, en 1872. Entre 1876 y 1911 se registraron alrededor de 250 huelgas. En algunos casos las huelgas tuvieron éxito al ser concedidas las demandas de los trabajadores, fuera en su totalidad o en parte;



en la mayoría las manifestaciones fueron reprimidas violentamente. Son tres los casos emblemáticos de esto último: la huelgas mineras de Pinos Altos, Chihuahua, en 1883, y de Cananea, Sonora, en 1907, así como la huelga textilera de Río Blanco, Veracruz, en 1907. Las tres huelgas —y en particular las dos últimas— son consideradas como el antecedente primordial de la Revolución Mexicana.

Tras el proceso revolucionario, ya en el periodo de Venustiano Carranza, el 5 de febrero de 1917 se promulgó la nueva constitución mexicana. En la nueva carta magna, en el legendario artículo 123, se abordó el tema de los derechos laborales. Esta constitución resultó ser la primera en el mundo que consagró, entre otros, el derecho de organización sindical y el derecho de huelga, aunque también su reglamentación.

Aunque a lo largo de los años en México se han creado un sinnúmero de sindicatos y se han realizado un sinnúmero de huelgas, destaca un gremio en particular, cuya historia y luchas han servido como referente en movimientos posteriores: el gremio ferrocarrilero.

### Los trabajadores del ferrocarril

La organización de los trabajadores ferrocarrileros no es nueva, sino que data prácticamente de la propia puesta en marcha de los trenes y es una de las primeras formas conocidas de organización obrera en México.

Tras la extinción del círculo de obreros a causa del afianzamiento del Porfiriato, la clase proletaria —particularmente los obreros mineros, textiles y ferrocarrileros— comenzó a organizarse. En 1887 se creó en Nuevo Laredo la Sociedad de Ferrocarrileros Mexicanos y un año después la Orden Suprema de los Empleados Mexicanos del Ferrocarril, en cuya forma de organización se nota la influencia del sindicalismo estadounidense. Esta orden suprema duró sólo 3 años, debido a la represión porfirista.

Lo anterior no detuvo a los ferrocarrileros, quienes en 1897 volvieron a organizarse formando la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana.

Esta nueva organización no sólo fue de ferrocarrileros, sino que también hicieron bola mecánicos, caldereros, forjadores, carpinteros y pintores.

Los cambios de nombre y las afiliaciones de otros organismos dieron paso a que se creara el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana el 13 de enero de 1933 y que hasta la fecha existe.

Durante el siglo XIX los ferrocarrileros estuvieron presentes en unas 60 huelgas. Ya en el siglo XX hubo otras, de las cuales tres resultan emblemáticas:

—1926-1927. Se trató de una serie de huelgas ferrocarrileras. Luis Napoleón Morones ya llevaba casi 10 años frente a la CROM, lo que le permitió acumular poder. Logró deshacer las huelgas, primero consiguiendo esquiroleros o rompehuelgas para producir enfrentamientos, y después ejerciendo su influencia en el gobierno, logrando así declarar ilegales las huelgas y que el ejército las reprimiera. El saldo fue de varios muertos y varios encarcelados.

—1936. La huelga estalló el 18 de mayo a las 5 en punto, usando como señal los pitidos de los silbatos. La huelga estaba conformada por 45 mil obreros, pero Lázaro Cárdenas había preparado con anticipación el laudo o resolución que la declaraba inexistente. La CTM, que en ese entonces hablaba —sorprendentemente— de socialismo y ya con Fidel Velázquez, condenó la resolución llamando a los obreros a realizar un paro en apoyo a los ferrocarrileros. La respuesta del gobierno fue la expropiación de los ferrocarriles y la entrega de la empresa a los trabajadores, cuya administración se terminó en 1940.

—1958-1959. Fue la más importante de las tres y requiere una explicación más amplia:

Sucedió tras el fin de la administración de los trabajadores y a raíz de la corrupción cada vez mayor del propio sindicato, que se fue sujetando a los gobiernos en turno. Mención especial merece quien fuera jefe del comité ejecutivo: Jesús Díaz de León, conocido como “El Charro”, cuyas prácticas son tan proverbiales que, hasta la fecha, las prácticas sindicales de control de obreros son conocidas como “charrismo”.

Tras una purga de elementos “comunistas”, se buscó reestructurar los ferrocarriles mediante la modificación de algunas cláusulas del contrato colectivo.

En 1958 se lanzó una iniciativa para integrar una comisión en busca de aumento de salarios en la que estuvo presente Demetrio Vallejo, delegado de la sección 13 de Matías Romero, Oaxaca.

La gerencia de Ferronales pidió un plazo para resolver. Los ferrocarrileros inconformes hicieron mítines y protestas en varios estados, buscando aumentos salariales mayores que los propuestos por los líderes y su destitución por sus prácticas “charras”, así como paros escalonados con la amenaza de un paro total si no se les cumplían las demandas.

Justamente el primer comité ejecutivo que destituyeron fue el de Matías Romero, de donde venía Vallejo, que fue nombrado asesor. Comenzaron los paros de dos horas, luego de cuatro y después de seis. El primero de julio, Adolfo Ruiz Cortines ofreció a los ferrocarrileros un aumento de 215 pesos —de los 360 que pedían— y lo aceptaron.

En 1887 se creó en Nuevo Laredo la Sociedad de Ferrocarrileros Mexicanos y un año después la Orden Suprema de los Empleados Mexicanos del Ferrocarril.





Demetrio Vallejo resultó electo secretario general, pero el gobierno se negó a reconocerlo. Los ferrocarrileros amenazaron con paros si continuaba la negativa. El 31 de julio, la Secretaría del Trabajo declaró ilegal la elección y comenzó a pedirse la represión de los “paros ilegales”. Los golpes empezaron el primero de septiembre.

La noche de ese día se declaró el paro total de actividades. Obviamente la empresa amenazó con correr a todos y el ejército intervino. Hubo cientos de despidos y de arrestos. Los ferrocarrileros no se quedaron solos, los telegrafistas y maestros entraron a la huelga; algunos miembros del sindicato petrolero hicieron paros parciales.

Vallejo ganó de calle las elecciones y se emprendió una campaña de desprestigio contra él. En diciembre el sindicato planteó a la empresa la revisión del contrato colectivo, en el que se incluía, entre otras cosas, un aumento salarial de 16.66% sobre los 215 pesos obtenidos en julio de 1958. El gobierno negó todas las peticiones.

Ante esta negativa, el 25 de febrero de 1959 Demetrio Vallejo emplazó a huelga, que se hizo efectiva el día 27 y fue de inmediato declarada inexistente por la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje. Se propuso y se aprobó un arreglo en el que se aceptaban parcialmente las demandas. Los ataques contra Vallejo se intensificaron y se decidió estallar las huelgas el 25 de marzo, en la semana santa. Comenzaron las persecuciones y los paros y Vallejo fue detenido.

La represión fue muy dura: miles de ferrocarrileros despedidos, otros tantos apresados, ocupaciones de la policía y el ejército. Para el 3 de abril, fecha

del cese de la huelga siguieron presos 439 dirigentes sindicales. Demetrio Vallejo siguió detenido hasta 1968, cuando otro movimiento, el estudiantil, cobró fuerza.

### La necesidad de organización

Si bien para mucha gente el sindicato ha dejado de ser una forma de organización válida para pasar a ser un organismo corporativo de control de obreros y la huelga ha dejado de considerarse una forma de presión efectiva, no deja de estar presente la idea de la organización como forma de proteger y garantizar los derechos laborales. Entre otras pueden contarse aquéllas formadas por trabajadores independientes. Estos *lanzas libres* —en inglés *free lance*, de donde proviene el término “freelancero”—, cuyo trabajo suele ser menospreciado o pagado por debajo de su valor, han ido tomando conciencia de esta situación y, paulatinamente, han buscado hacer valer los derechos por los que suele pelear un sindicato.

Desde hace varios años existe en los Estados Unidos el organismo llamado *Freelancers Union* —en inglés “unión de ‘freelancers’”—, cuyo objetivo es la obtención de derechos y prestaciones para los trabajadores independientes. En 2012 esta organización fue la promotora de la campaña “La factura más grande del mundo”, en la que recogieron las experiencias y los montos adeudados de aquellos trabajadores a los que no se les pagó su sueldo. Al 22 de mayo del mismo año habían contabilizado la cantidad de 15 millones 997 mil 477 dólares. Hasta el momento siguen luchando por los derechos de los trabajadores independientes.

En México, como ejemplo reciente, está el movimiento conocido como “SEP págame”, formado por trabajadores independientes que durante 2013 llevaron a cabo diversos trabajos de diseño, ilustración y edición para la Subsecretaría de Educación Básica de la Secretaría de Educación Pública y, hasta el momento, no han recibido sus honorarios. Incluso en algunos casos se han usado técnicas dilatorias o se les ha ofrecido un pago menor o no fiscal en efectivo. La pugna continúa y no se conoce alguna fecha próxima para su terminación.

El estudio del desarrollo sindical y del movimiento obrero resulta ilustrativo, importante y esclarecedor para comprender y dirigir el proceso de evolución, en el sentido original de “adaptación” del término, de las luchas por el establecimiento y la defensa de los derechos laborales, que estará presente mientras existan los propios trabajadores.



# M

## ULTIMODALISMO EN EL TRANSPORTE: JUAN CARLOS MUÑOZ MÁRQUEZ

Juan Carlos Muñoz Márquez es diputado por la segunda circunscripción del estado de Guanajuato. Es integrante de las Comisiones de Competitividad y Seguridad Social y presidente de la Comisión de Transportes. Ha estado vinculado al tema del transporte desde hace 25 años en la iniciativa privada.

Además, ha sido presidente de la Cruz Roja Mexicana, de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, del Consejo Mexicano del Transporte y presidente de la sección mexicana de la Cámara Interamericana del Transporte.

En esta entrevista nos platica sobre el trabajo de la Comisión de Transportes y el estado de la infraestructura y el transporte en nuestro país.

Fuentes  
Escamilla Trejo, Adrián, *Análisis histórico económico del complejo industrial Sahagún, 1952-1988. El caso de la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril S.A.*, Tesiunam, 2007, web, 14 de abril de 2014.  
Gilly, Adolfo, *La revolución interrumpida*, 2a. edición, México, Era, 2007.  
Hernández, Begoña, *Demetrio Vallejo Martínez. Un luchador social (1910-1985)*, Tesiunam, n.d., web, 14 de abril de 2014.  
Mojarro, Tomás, *Mis valedores al poder popular*, México, Grijalbo, 1998.  
N.p., *Sindicalismo ferrocarrilero*, Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, n.d., web, 14 de abril de 2014.  
Varo, Leonora, *La SEP: a todos dice que sí, pero no les dice cuando*, Clientes malos, 2014, web, 14 de abril de 2014.

México ha alcanzado niveles muy altos de competitividad, pero falta mucho por hacer.



Fotografía: CUARTOSCURO

**RC: ¿Cuáles son los temas que se trabajan en la Comisión de Transportes?**

**JCM:** Uno de los principales temas en esta comisión es buscar la competitividad del país generando reglas claras que les permitan a los inversionistas hacer negocios a largo plazo y que tengan la certeza de que les va a reeditar. Otro tema es el de la seguridad en las carreteras en todos los sentidos, principalmente para que todos aquellos usuarios que salen a las carreteras sepan que son seguras, que se den las condiciones para que las carreteras estén libres de asaltos, libres de accidentes o cuando menos generar las circunstancias para minimizar todos los riesgos que pudieran existir. El tercer tema es facilitar el ordenamiento que requiere en este momento el sector de transporte en todas sus modalidades: marítimo, aéreo, terrestre, ferroviario, etcétera.

**RC: En términos generales, ¿cuál es la situación del transporte ferroviario, marítimo, aéreo y carretero de México?**

**JCM:** Yo creo que México ha alcanzado niveles muy altos de competitividad, pero falta mucho por hacer. Tenemos que detonar el multimodalismo, ya que hoy por hoy estamos trabajando con sectores transportistas individualizados. El ferrocarril se preocupa por sus vías, el transporte carretero se preocupa por su carga, el marítimo por lo suyo, y cada

uno pelea y entra a una competencia muy fuerte y desigual mientras que deberíamos estarlo haciendo complementario. Tenemos que generar las bases para que haya una complementariedad o multimodalismo, para que puedan convivir los diferentes modos de transporte: que los transportistas marítimos sepan que tienen un sistema ferroviario eficiente que va a llegar con sus grandes cargas, o un transporte carretero seguro, de tal manera que los productos y las mercancías se desplacen lo más pronto posible y puedan estar en el anaquel para que el consumidor pueda disfrutar de los beneficios en una forma económica, rápida y competitiva.

**RC: ¿En qué consistió el trabajo para elaborar el dictamen para reformar las disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario?**

**JCM:** Actualmente las empresas ferroviarias tienen sus pequeños monopolios en sus líneas y zonas de influencia de acuerdo a sus concesiones. No se busca quitarle sus concesiones, pero sí abrir la competencia en este sector para que haya más actores y esto permita mayor competitividad. Por otro lado, se quiere que haya mayor infraestructura y que sea negocio invertir en ésta, para que los medios de transporte puedan trabajar hermanados, para que existan las suficientes espuelas de ferrocarril, para que existan los suficientes centros de transferencia del ferrocarril hacia los puertos marítimos y de

esta manera lograr un ferrocarril más competitivo. El ferrocarril en este momento tiene que ser prioritario para el país si queremos encontrar un sistema de transporte eficiente, competitivo y que genere beneficios a toda la sociedad.

**RC: Cambiando un poco el tema, los problemas de transporte que llevan más de 20 años en la Ciudad de México comienzan a reproducirse en ciudades como Guadalajara, Monterrey, Querétaro o Puebla. ¿Cuáles podrían ser las soluciones a esta problemática desde los poderes de la federación?**

**JCM:** Nosotros como poder legislativo tenemos que generar las normas y las reglas adecuadas para que la "metropolización" se pueda dar de una manera más fácil. El problema es que no podemos proyectar y planear de acuerdo a las necesidades de cada región. La Ciudad de México es el mejor ejemplo de crecer sin planeación; si hubiera sido planeada pensando en que el día de mañana se iba a convertir en una gran zona metropolitana, en donde ciudades completas se iban a integrar, esto no hubiera sucedido. Hoy nos está pasando en muchas otras zonas; en Monterrey ya nos alcanzó el tiempo, en Guadalajara también ya nos alcanzó el destino. Pero hay otras zonas en las que creo que todavía podemos planear como por ejemplo las zonas metropolitanas de Puebla, Querétaro, Guanajuato o Tijuana. Incluso hay zonas metropolitanas interestatales como lo que vamos a vivir con el desarrollo del cordón industrial

entre Querétaro y Aguascalientes, en donde los estados van a empezar a convivir entre ellos. El caso más palpable es Querétaro y Celaya con la planta de Honda, en donde muchas personas que trabajan en Celaya viven en Querétaro, pues los dividen muy pocos kilómetros.

Si no hacemos que las zonas metropolitanas tengan reglas más claras y más fáciles de aplicar, de tal forma que los recursos federales se apliquen desde antes de que el problema exista; si no planeamos sistemas de transporte eficientes, si no dotamos a la ciudadanía de un transporte eficiente, cómodo, rápido, expedito y barato, van a seguir subiéndose al vehículo y vamos a seguir saturando nuestras calles y nuestras carreteras y va a continuar extendiéndose el caos que estamos viviendo aquí en la Ciudad de México.

**RC: ¿En qué consiste la NOM-012-SCT-2-2008, y cuál es la importancia de su actualización en cuanto al peso y las dimensiones de los vehículos de autotransporte?**

**JCM:** Las circunstancias del mundo van más rápido de lo que nosotros estamos reaccionando. Hoy la industria es muy diferente de lo que era hace un año o dos. La NOM-012 está obsoleta desde hace mucho tiempo. Lo único que se hizo hace 5 o 6 años aproximadamente fue poner en papel algo que se venía haciendo mal desde hace mucho tiempo. Pero además se le ponen anexos y adendas para permitir

En el mundo, 30% de la inversión carretera es para mantenimiento carretero y 70% para nuevas infraestructuras, en México es al contrario.



Fotografía: CUARTOSCURO

cosas que en el fondo sabemos que no deben suceder, como es el exceso de dimensiones en las unidades y el exceso de peso en los camiones. Esto provoca que nuestras carreteras sean destruidas y que gran parte del presupuesto federal se vaya a mantenimiento, en lugar de la construcción de nueva infraestructura. En el mundo, 30% de la inversión carretera es para mantenimiento carretero y 70% para nuevas infraestructuras, en México es al contrario. Estamos sobrecargando nuestras carreteras y actualmente las tenemos saturadas. Las cosas que se tienen que revisar en la NOM-012 es si los pesos son los adecuados, si las dimensiones son las que se tienen que permitir, y si nuestras carreteras son aptas para recibir estos niveles de carga, dimensiones y velocidades o tenemos que modificarla y ajustarla para privilegiar la seguridad, el medio ambiente, el cuidado de nuestra infraestructura y la competitividad del país.

**RC: Últimamente los temas de energías renovables y energías sustentables tienen cada vez mayor importancia. ¿De qué manera estos temas se vinculan con el transporte?**

**JCM:** Hay una relación importantísima entre el tema ecológico y el transporte. Ésta es una de las industrias más contaminantes, pues arroja muchísimas toneladas de carbono a la atmósfera todos los días. En el tema de transporte pesado, que son los camiones, existen muchas tecnologías limpias. Estas tecnologías se pueden usar en México, pero requerimos que Pemex produzca los combustibles adecuados como es el caso del Diesel Ultra Bajo en Azufre (UBA) y que se pongan estos motores en los camiones. Pero si yo pongo un motor de estos en los camiones y no tengo el combustible adecuado, ese motor se va a arruinar. Estos motores son caros, cuestan de 10 a 12 mil dólares más, pero creo que la rentabilidad viene por otro lado. El gobierno tiene que asumir su responsabilidad; debemos encontrar la manera en la que contemos con este Diesel UBA y podamos aprovechar estas tecnologías que reducen las emisiones de contaminantes en 90%, lo que nos permitiría tener un aire mucho más limpio y cuidar el medio ambiente para el futuro de nuestros hijos.

**RC: Para concluir, ¿cuáles son los temas que vienen para la comisión?**

**JCM:** El principal reto que tenemos en esta comisión es proporcionar la certeza jurídica para que los inversionistas que generan los empleos en el país puedan tener seguridad de que si hacen una inversión hoy, el día de mañana estará garantizada. Estamos generando leyes para ese fin.

Un país que no es competitivo en sus sistemas de logística y distribución de productos, no va a ser un país competitivo. Estados Unidos en los años



Fotografía: CUARTOSCURO



Fotografía: CUARTOSCURO

50 entendió este concepto e inició lo que hoy es su sistema logístico. Todas sus carreteras las modernizó y conectó el país no sólo paralelamente sino transversalmente, para que un producto pueda transportarse de un lugar a otro en el menor tiempo posible y en las mejores condiciones. Para lograr esto, tenemos que hacer una serie de reformas a las leyes o generar leyes nuevas que permitan a los inversionistas ver que México es un país apto para hacer un puerto y adecuado para invertir en transporte aéreo, ferroviario, etcétera. Particularmente, estamos trabajando muy de cerca con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para cambiar la NOM-012, pues hay temas de esta norma que tendrán que reflejarse en cambios de leyes y otros que tendrán que ser de reglamentos. En este sentido, nosotros tenemos que modificar algunas leyes para que ellos puedan ajustar sus reglamentos y hacerlos más modernos.

Un gran acierto en esta legislatura es haber deslindado el tema de infraestructura, al tema de transporte y separarlo en 2 comisiones diferentes. Esto permite que nos enfoquemos exclusivamente en el tema de transporte en todas sus modalidades y que otra comisión se dedique y se enfoque en el tema de infraestructura, lo que nos permitirá ser más eficientes a ambas comisiones.



# EL METROBÚS LE HA CAMBIADO LA CARA A LA CIUDAD

**GUILLERMO CALDERÓN**

**G**uillermo Calderón es egresado de la Facultad de Química de la UNAM. Ha sido coordinador de proyectos ambientalistas del Instituto Mexicano del Petróleo, colaborador en el Programa Universitario del Medio Ambiente (PUMA) de la UNAM y consultor en procesos tecnológicos del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT). Desde 2005 es director del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México, mejor conocido como Metrobús.

Revista Cámara le hizo una entrevista para conocer más acerca de este sistema de transporte, que ha tenido un éxito cada vez mayor no sólo en América Latina, en donde surgió, sino en todo el mundo.

**Revista Cámara: Cuéntenos sobre el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del DF, el Metrobús.**

**Guillermo Calderón:** El Metrobús en la Ciudad de México se inició hace 9 años, en Insurgentes, con

El Metrobús en la Ciudad de México se inició hace 9 años, en Insurgentes, con un corredor de 20 kilómetros. Hoy tenemos 105 kilómetros, un crecimiento sin precedente para sistemas de este tipo.

un corredor de 20 kilómetros. Hoy tenemos 105 kilómetros, un crecimiento sin precedente para sistemas de este tipo. Empezamos transportando 200 mil pasajeros por día, hoy transportamos más de 900 mil pasajeros en un día hábil. Hace 9 años teníamos una flota de 80 autobuses, hoy son 411 autobuses de la más alta especificación operando en el sistema. El programa del jefe de gobierno para esta administración señala que deberemos duplicar la red de corredores que tenemos, es decir, 100 kilómetros más en los próximos 5 años. Ya se hizo la línea 5 y estamos por iniciar lo que será la línea 6 del Metrobús.

**RC: ¿Cuáles son los antecedentes de estos sistemas de transporte en el mundo y cuáles son sus características?**

**GC:** El modelo de Metrobús se conoce internacionalmente como BRT (*Bus Rapid Transit*). Se inventó en Curitiba, Brasil, hace más de 20 años, y hace 15 se implementó por primera vez en Bogotá, Colombia, en un ámbito masivo. Este sistema de transporte pretende emular al metro: es decir, tener un carril exclusivo para los autobuses, estaciones cerradas o confinadas y autobuses que permitan el ingreso como se hace en los trenes, así como apertura de las puertas para entrada y salida rápida. El otro signo distintivo es el sistema de prepago; no se paga al subir al autobús, sino al entrar a la estación.

**RC: ¿Por qué se eligió este sistema de transporte público para la Ciudad de México?**

**GC:** Esto se decidió como medio de movilidad para cambiarle la cara a una situación que iba hacia un colapso muy grave. Año con año se incorporan a la ciudad más de 200 mil automóviles nuevos; por otro lado, no se había transformado el sistema convencional de concesiones privadas como el microbús que desgraciadamente continúa circulando, pues el más nuevo tiene 15 años. Ante esta situación, la respuesta de política pública del gobierno del Distrito Federal fue la implementación del Metrobús, lo que ha sido de enorme éxito. Nueve de cada diez usuarios nos brindan calificaciones de 9 en una escala de 0 a 10.

Otro anhelo de política social y otro reclamo que satisface el Metrobús es la equidad de género en el transporte. En un principio transportábamos

alrededor de 53% hombres y 47% mujeres. Hoy, esto se ha revertido. Tenemos una proporción de 52% de pasajeras; es decir, más de 450 mil mujeres usan Metrobús todos los días.

Otro aspecto de la equidad en el transporte tiene que ver con personas con alguna discapacidad. Metrobús es el primer sistema en la ciudad, en el país y en Latinoamérica que garantiza 100% de accesibilidad para personas con discapacidad. Hay rampas con pendientes ligeras y hay lugares especiales en los autobuses para colocar sillas de ruedas; hay guías táctiles, semáforos auditivos y placas braille en cada una de las estaciones.

Por si esto fuera poco, el Metrobús tiene un componente ambiental muy importante. Como decía antes, el microbús más nuevo tiene 15 años, es altamente contaminante y de muy baja capacidad —40 pasajeros—. Esos vehículos obsoletos y contaminantes los cambiamos por este tipo de autobuses que son de alta capacidad —160 pasajeros—; incluso tenemos algunos biarticulados de 240 pasajeros.

Lo más importante es la especificación ambiental. Fuimos los primeros en Latinoamérica en incorporar la especificación “Euro 3”; los primeros en Latinoamérica en incorporar la especificación “Euro 4”, “Euro 5”, y los primeros en tener una flota de vehículos híbridos —eléctricos y diésel—, lo que significa muy bajas emisiones. Hoy en día, 17% de nuestros pasajeros han decidido dejar su automóvil estacionado y usar Metrobús, lo que significa más de 120 mil viajes en automóvil que se han dejado de hacer en la ciudad y que ahora se hacen en transporte público.



**RC: ¿Cuál es la importancia del Metrobús en Latinoamérica y en el mundo?**

**GC:** La importancia en terreno latinoamericano ha sido mucha. Existía Brasil, existía Colombia, pero en México, en lugar de invitar a una gran empresa a que se encargue de la operación del sistema, lo que hemos hecho es incorporar a los antiguos transportistas para transformarse en empresas operadoras del transporte. Ésta es una singularidad de la Ciudad de México, además de otros aspectos tecnológicos como la tarjeta de prepago, que ha sido muy exitosa desde el primer día. Han venido de todas las ciudades del país a ver el funcionamiento del Metrobús, han venido de Centroamérica, de Asia, Sudáfrica, Turquía y de otras muchas partes del mundo. Eso es una cuestión que nos gratifica, porque es tener un reconocimiento en el orden internacional.

**RC: En cuanto a los costos de su construcción, ¿cuáles son las diferencias que un sistema como el Metrobús tiene en comparación con el metro?**

**GC:** Los sistemas tipo metrobús son entre 20 y 25 veces más baratos que un sistema de trenes o un sistema de metro: un kilómetro de metro equivale a construir un corredor de 25 kilómetros de Metrobús. Es por eso que se han puesto en boga estos sistemas como respuesta a nuestras ciudades en desarrollo. Es más fácil la implantación de un sistema de Metrobús que un sistema de metro o de tranvía. Aunque la capacidad entre estos sistemas es diferente; el metro y los trenes son sistemas de alta capacidad, sin embargo, lo que hemos demostrado en Metrobús es que es un sistema de mediana capacidad que ayuda a las ciudades con importantes problemas de movilidad como la Ciudad de México.

**RC: ¿De qué manera se articula el Metrobús con otros medios de transporte que existen en la ciudad?**

**GC:** El Metrobús es parte de un esquema de política pública de movilidad. La columna vertebral de la movilidad en la ciudad es el metro que tiene más de 200 kilómetros de vías, el sistema articulador de los viajes. En el Metrobús buscamos alimentar al metro y alimentarnos del metro, de tal forma que logremos que las personas de esta ciudad y de la zona metropolitana reduzcan sus tramos de viaje. La mayoría de las veces la gente sale de su casa, toma un microbús para llegar al metro, sale del metro y tiene que tomar un autobús o, si ya se le hizo tarde, toma un taxi. Lo que queremos es brindar la posibilidad de viajes más largos, más rápidos y más seguros. El ahorro en los tiempos de recorrido en Metrobús es de más del 40% de lo que invertían antes.

**RC: Comentaba hace un momento que el planteamiento del jefe de gobierno es duplicar el sistema de**



Tenemos una proporción de 52% de pasajeras; es decir, más de 450 mil mujeres usan Metrobús todos los días.

**Metrobús en los próximos cinco años. ¿Nos podría adelantar algo sobre eso?**

**GC:** Puedo adelantar que uno de los próximos corredores va a ser la línea 6 que tendrá 20 kilómetros y atenderá una necesidad del norte de la ciudad, en las delegaciones Venustiano Carranza y Gustavo A. Madero. Este corredor irá de San Juan de Aragón, por la Calzada de San Juan de Aragón, Montevideo, hasta el metro Rosario a través del eje 5 norte.

**RC: ¿Algo que desee agregar?**

**GC:** El Metrobús le ha cambiado la cara a la ciudad en los aspectos de movilidad, con reducción en sus tiempos de recorrido y seguridad en el traslado. Somos el sistema de transporte más seguro que existe en la ciudad y en el país porque tenemos estaciones con vigilancia permanente de policías y con video en nuestros autobuses y estaciones. Por último, tenemos los mecanismos de segregación, con un carro para mujeres y otro carro para hombres. Al respecto, las encuestas indican que las mujeres sienten que viajan en forma segura y que su integridad física y moral se respeta, que eso es muy difícil de encontrarlo en algún otro sistema de transporte de nuestro país.



Fotografía: CUARTOSCURO

# MEXICANA DE AVIACIÓN

## UNA HISTORIA INTRINCADA

Como en una melosa película de Spielberg, Rogelio y Cecilia viven desde hace más de 10 meses en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Sin embargo, su situación se aleja de la ficción complaciente del cine de Hollywood y se acerca, trágicamente, a lo kafkiano.

Víctimas de una intrincada trapisonda burocrática, forman parte de los 700 jubilados y más de 8 mil 500 trabajadores de Mexicana de Aviación que perdieron empleos y pensiones cuando fue declarada en quiebra.

### Aquel ayer

La historia de Mexicana de Aviación, la segunda aerolínea más antigua de América Latina, comenzó en 1921. Formó parte del conglomerado Pan Am en los años 40 hasta que, para la década de 1960, el

empresario Crescencio Ballesteros Ibarra, Manuel Sosa de la Vega y otros inversionistas adquirieron la empresa que por primera vez logró que todo su capital fuera mexicano.

En 1967 estuvo al borde de la quiebra, pero se acordó con los trabajadores que no habría aumentos salariales hasta que fuera solvente económicamente.

En los años 70, pese a la grave crisis económica que se vivió en México y en el mundo, la empresa se recuperó y tuvo un gran crecimiento, lo que la llevó a ser conocida como la "aerolínea milagro". El éxito continuó de manera vertiginosa y en 1982 el gobierno federal adquirió 54% de las acciones de la empresa y empezó una época de operaciones con capital mixto.

En 2005, siendo administrada por Corporación Internacional de Aviación (Cintra), propiedad del

gobierno, fue vendida al Grupo Posada, encabezado por Gastón Azcárraga.

### Comienzan los problemas

Cinco años después comenzó la historia del concurso mercantil que derivó en la declaración de quiebra de la empresa. El 2 de agosto de 2010 se hizo una solicitud para entrar en concurso mercantil y buscar inversionistas interesados en la compra y rescate de Mexicana, aprobada el 9 de ese mismo mes. Para el 20 de agosto, el grupo Tenedora K adquirió 95% de las acciones de Mexicana de Aviación a un precio simbólico de mil pesos.

Después de inyectar aproximadamente 10 millones de dólares a la empresa, con el fin de sanear su



Fotografía: CUARTOSCURO

700 jubilados y más de 8 mil 500 trabajadores de Mexicana de Aviación perdieron empleos y pensiones cuando fue declarada en quiebra.

economía, decidió suspender las operaciones el 28 de agosto, dando inicio a una serie de dimes y diretes entre este grupo, el primer juez encargado de llevar el conflicto, nuevos inversionistas, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), los diferentes sindicatos involucrados y un largo etcétera. Así, este conflicto se fue complicando hasta formar un gran entramado en el que la confusión reina.

### Exhorto del Legislativo

Parece ser que cada paso que se ha dado en esta historia para destrabar y encontrar soluciones se enreda más. Por estas razones y desde el comienzo del conflicto, en el Legislativo se han presentado ocho proposiciones con punto de acuerdo. La primera de las tres presentadas en la legislatura actual fue el 5 de marzo de 2014 por el diputado José Arturo López Cándido; en ella se exhorta a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la SCT y el Juzgado Décimo Primero de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal a evaluar las capacidades requeridas para elegir a los inversionistas idóneos para adquirir y capitalizar Compañía Mexicana de Aviación, SA de CV. Esta iniciativa sigue pendiente en la Comisión de Transportes.

La diputada María del Socorro Ceseñas presentó la segunda el 9 de abril. En ella se exhorta al Ejecutivo a proteger y salvaguardar los derechos de los trabajadores de Mexicana.

Por último, el diputado José Arturo López presentó un tercer punto de acuerdo el 24 de abril, solicitando la creación de una comisión especial para dar seguimiento al proceso en el que se encuentra este conflicto.

### Los trabajadores y sus familias

A continuación se presentan testimonios de extrabajadores y jubilados de Mexicana. En el plantón permanente que mantienen en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, revista *Cámara* entrevistó a David Silva y Arturo Ocampo, del Sindicato Nacional de Trabajadores de Transportes, Transformación, Aviación, Servicios y Similares (SNTTTASS); a Fausto Guerrero y Vicente González, de la Asociación de Jubilados, Trabajadores y Extrabajadores de la Aviación Mexicana. A.C. (AJTEAM), y a los jubilados Cecilia Bertrand y Rogelio Martínez.

**David Silva, SNTTTASS.** "El 28 de agosto de 2010 cierran la cortina de Mexicana de Aviación, bajan los 110 aviones, porque había cinco para casos de emergencia. Eran 110 aviones, aunque se diga que eran 105. Todos estos aviones se bajan del aire y se termina Mexicana de Aviación. Nosotros empezamos a creer que era cuestión de días, que no podían destruir la historia de la industria aeronáutica, como era Mexicana de Aviación, de un tris. Pasaron los meses y hoy hemos visto con tristeza cómo pasan los años y nadie nos voltea a ver, nadie nos escucha. Es triste ver que las autoridades hayan hecho esto.

Lo más triste es que en el sexenio de Felipe Calderón empiezan a decir que no se va a rescatar ninguna aerolínea porque es un problema entre particulares, cuando Mexicana es una concesión del Estado. Pero se dedican a rescatar a Cementos Mexicanos, Comercial Mexicana y el Tren Suburbano, y a Mexicana nadie la escucha.

Lo único que hicimos mal fue ponernos a trabajar. La base de mantenimiento de la empresa contaba

con certificaciones de más de nueve países, principalmente de la *Federal Aviation Administration* de EE.UU. y Europa. Por eso no la desaparecieron y se excluyó del concurso mercantil”.

**Vicente González, AJTEAM.** “Si nosotros supiéramos que la empresa quebró por problemas financieros, nos hubiéramos quedado callados. Pero los trabajadores de Mexicana siempre presumimos que, gracias a nosotros, la empresa siempre había salido adelante. No es gracias a los empresarios, es gracias a los trabajadores.

Cuando el expresidente Vicente Fox le vende la empresa a Gastón Azcárraga, empiezan una serie de maquinaciones en conjunto con la SCT por un lado y la Secretaría del Trabajo por el otro. ¿Que es lo que pasó? Que empiezan a acusar a los empleados diciendo que por los salarios que se tenían entonces iba a quebrar la empresa, que disminuíamos los salarios o la empresa quebraba.

Javier Lozano, el secretario del Trabajo, se presenta él mismo en los sindicatos para pedir que se cedieran los contratos. Imagínate al secretario

llevar esta demanda a la Suprema Corte de Justicia de la Nación. La Corte declara que esto no es así, que si la empresa no logra despegar es por los malos manejos financieros de la empresa. Así que como no le quedaba para donde correr, Gastón Azcárraga pide la solicitud de concurso mercantil. Pero de todas formas, nosotros redujimos nuestros contratos de pilotos y sobrecargos 70%.

De manera muy sintética, lo que comenzó a hacer Azcárraga fue cargarle a Mexicana una serie de gastos de pintura, de remodelaciones y un largo etcétera; además de que los gastos de *Click, Link* y la base de mantenimiento también los empezó a asumir Mexicana. Es decir que los otros tenían puras utilidades y Mexicana tenía puros egresos, aunado a los desvíos que hacía a cuentas que ni siquiera eran de la empresa. Obviamente Mexicana no pudo más y entró en concurso mercantil.

Lo terrible de este asunto es que el gobierno anterior permitiera el desmantelamiento de una empresa tan importante y paralizara la conectividad



## La base de mantenimiento de la empresa contaba con certificaciones de más de nueve países.

del Trabajo, cuya labor es velar por el bienestar de los trabajadores, pidiendo eso. Y por otro lado, Juan Molinar Horcasitas, secretario de Comunicaciones y Transportes, le permite a Gastón Azcárraga pasar muy por encima de toda la reglamentación que conlleva una concesión federal, como lo es la aérea. Nosotros incluso solicitamos a la SCT que auditara y viera qué era lo que estaba pasando con la empresa, porque ya veíamos venir el golpe que se estaba preparando.

Posteriormente viene la acusación a los trabajadores respecto de que por nuestros contratos la empresa no puede arrancar y Gastón Azcárraga nos demanda a través de algo que se llama ‘conflicto de naturaleza económica’, por lo que decidimos

aérea del país. ¿Cuándo se ha visto que se pare una empresa estando en concurso mercantil? El concurso mercantil tiene dos vertientes: una, la quiebra; otra, la conciliación, a ver cómo nos arreglamos. Pero ese ‘¿cómo nos arreglamos?’ es: ‘seguimos trabajando y vemos la forma de pagar’. Lo que hicieron en este caso fue parar la empresa deteniendo la conectividad del país, para después salir con el discurso de que no se puede parar la conectividad y darles las rutas a Aeroméxico, Volaris e Interjet. ¿Pero por qué no poner a volar a Mexicana?”.

**Arturo Ocampo, SNTTASS.** “Cuando la empresa se declara en concurso mercantil, se realiza una compraventa fraudulenta en mil pesos por parte de Tenedora K. Se pudo haber hecho antes, pero

no en el concurso mercantil. Por ello estamos en esta situación en la que no permiten que un inversionista la compre en 10 pesos, en mil pesos o en 300 millones de dólares. En este proceso se han presentado alrededor de 36 inversionistas, dos o tres verdaderos. Pero a esos dos o tres inversionistas reales los han asustado, incluso amenazado y no los dejaron entrar al concurso. Se ha planteado la posibilidad de formar una cooperativa en asociación con alguno de estos inversionistas, pero todavía no dan el sí.

Cuando la juez Alarcón dicta la quiebra de la empresa, lo hace por encima de resoluciones y acciones que debieron haberse tomado con anterioridad a la quiebra. Para poder dictar la quiebra de una empresa se requiere conocer y tener claridad en cuanto a la masa total que representa la empresa, para saber qué se va a repartir a los trabajadores. En lugar de que las jubilaciones y los pagos de liquidación provengan de la base de mantenimiento de Mexicana, lo que van a hacer es sanearla, transparentarla y venderla. Y en esa operación, Banorte y Bancomext, que son quienes la han capitalizado, se cobrarán y no dejarán nada para los trabajadores”.

**Fausto Guerrero, AJTEAM.** “Hubo una serie de circunstancias desmotivadoras para que llegaran nuevos inversionistas y el gobierno comenzó a desmembrar lo que era la empresa, otorgando las rutas y los *slots* (espacios de tiempo establecidos para el despegue y aterrizaje aeroportuarios) a las demás compañías aéreas. Bajo esas circunstancias, menos llegaría un inversionista serio. Incluso Interjet interpuso un recurso judicial y la resolución de la Corte fue que Interjet no estaba obligada a regresar esos *slots*.

Hoy en día, el patrimonio más valioso que tenemos los trabajadores para poder recuperar algo que por derecho nos pertenece es la base de mantenimiento, la marca de Mexicana, las rutas y los *slots*; pero únicamente nos ofrecen el MRO (base de mantenimiento). Y nosotros nos preguntamos ¿qué hay de la marca? ¿de las rutas y los *slots*?”.

**Ana Cecilia Bertrand, trabajadora jubilada.** “Tengo nueve meses viviendo en este plantón en el Aeropuerto de la Ciudad de México. Soy una de las más de 8 mil 500 personas sin trabajo y de los 700 jubilados de Mexicana de Aviación. Como jubilada, me han negado la oportunidad de tener un trabajo por mi edad. Tengo 52 años y en este país parece que tener mi edad es un delito. No les importa si estas capacitado o no, si puedes ejercer un trabajo

o no; simple y sencillamente por la edad te niegan la oportunidad de trabajar.

Pero lo más grave es que te niegan tu pensión jubilatoria, los ahorros de toda tu vida, te niegan el derecho a seguir pagando tu casa habitación, te niegan todos tus derechos constitucionales. ¿De qué vamos a vivir?

De ser ajenos a cualquier cuestión política, pasamos a formar parte de un movimiento social que va a desembocar en que les exijamos y ya no les pidamos a las personas que están encargadas de manejar este país que se haga justicia para los trabajadores, porque ya no podemos soportar esta situación más tiempo”.

**Rogelio Martínez López, trabajador jubilado.** “Este plantón va a cumplir 10 meses y vamos a permanecer aquí el tiempo que sea necesario. A mí, como a mi compañera, me llena de rabia y de coraje pero principalmente de dignidad, permanecer en este aeropuerto por donde circulan miles de personas que tienen que viajar. En lo personal, y platicándolo con otros compañeros del área jurídica, decíamos que o nos hacen justicia y se soluciona esto o nos sacan muertos de aquí. Somos guerreros desde el momento en que somos trabajadores, pero estando aquí lo somos más y tenemos mucha dignidad, garra y mucho valor. Nadie está preparado para vivir en un plantón día y noche, pero así es ahora. Tenemos mucha dignidad y no vamos a permitir que nadie nos la pisotee”.

### El problema continúa

Mientras continúa el desahogo jurídico con la declaración de quiebra, Rogelio, Cecilia y el resto de los trabajadores y jubilados de esta empresa se mantienen en plantón permanente en lo que alguna vez fueron los mostradores de la empresa más importante de aviación del país.

En cuanto al proceso judicial, después de ser declarada en quiebra, la SCT, a través de la Unidad de Asuntos Jurídicos, propuso a Alfonso Ascencio Triujeque como síndico para continuar con el proceso de quiebra de la aerolínea.

Para los trabajadores, esta historia no ha llegado a su fin y esperan presentar una impugnación contra el síndico, ya que de acuerdo con ellos, esta persona trabajó para el Departamento Jurídico de la empresa Volaris.

Al final del día, Cecilia y Rogelio entran en sus tiendas de campaña en el plantón del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, esperando que al día siguiente alguien pueda escucharlos y ayudarlos a recuperar sus trabajos.

Fuentes  
N.p. *Aerolíneas Mexicanas*. 2013. Web. 27 de abril de 2014.  
N.p. “Mexicana, una historia de rescates”. *CNN-Expansión*. (2010). Web. 27 de abril de 2014.  
Redacción y Miriam Paredes. “Mexicana de Aviación, en coma a sus 91 años”. *Excélsior*. (2012). Web. 27 de abril de 2014.



GEOMETRÍA MEZCLADA  
CON LO SENSUAL, CON  
LO EMOCIONAL,  
CON LO VIVO:  
SEBASTIÁN

Sebastián es el seudónimo que desde hace muchísimos años usa Enrique Carbajal (Ciudad Camargo, Chihuahua, 1947). Desde 1968 ha realizado más de 120 exposiciones individuales en México, Alemania, Bélgica, Brasil, Colombia, España, Holanda, Suecia, Noruega, Irlanda, Inglaterra, Portugal, Italia, Dinamarca, Canadá, Finlandia, Estados Unidos, Francia, Japón, Suiza y Venezuela. Ha obtenido innumerables premios como el Superior Prize que le otorgó el Hakone Open Air Museum de Japón, el Premio de Bronce de la ABC Ashi Broadcasting Corporation de Osaka, el Premio del Jurado de la Trienal Internacional Gráfica de Noruega; el Gran Premio de Oro del concurso ORC-City, también de Osaka, y el Premio Mainichi de la Trienal de Pintura de la misma ciudad japonesa. Asimismo, ganó el concurso para crear una escultura que es el símbolo de la Ciudad de Sakai, en Japón, en donde desde 1994 se levanta su pieza monumental "Arco Fénix". Es miembro del World Arts Forum Council con sede en Ginebra, investigador de tiempo completo de la UNAM, miembro del Consejo Consultivo del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CNCA) y beneficiario del Sistema Nacional de Creadores.

**Revista Cámara: ¿Por qué el nombre de Sebastián?**

**Sebastián:** El nombre de Sebastián es un seudónimo, pues yo me llamo Enrique Carbajal. Cuando empecé la carrera me quedé dormido en la clase de mi maestro de escultura, Alberto de la Vega, y me utilizó para dar una clase sobre San Sebastián de Botticelli mientras hablaba del santo, de lo demacrado del santo, de lo delgado, de la tez sin color, amarillenta. Yo andaba mal en ese entonces, no comía bien, ni dormía bien, y me empezaron a decir San Sebastián. Obviamente cuando desperté me molesté y me salí de la clase. Como un año después, en una comida ofrecida a los republicanos españoles, estaba comiendo espagueti muy concentrado y vino una persona y me dijo: "oiga, usted se escapó de un cuadro", yo volteé y le digo: ¿de cuál? "del San Sebastián de Botticelli". Era Carlos Pellicer, el gran poeta mexicano. Entonces entendí que era una coincidencia, no puede ser que el santo me persiga, algo debe de tener en mi destino. Fue entonces que pensé en tomar el nombre, pero no fue fácil; primero tuve que ver si era un nombre con un buen diseño y contundencia. Y si uno lee Sebastián y ve la tipografía de Sebastián es muy bueno, balanceado, y es una imagen fuerte. Al final de cuentas el nombre es lo que vende como imagen; por ejemplo, Picasso es un súper nombre.

**RC: ¿Cuándo se da cuenta de que desea dedicarse al arte?, ¿cómo surgió esa motivación?**

**S:** Desde que tengo uso de razón. Recuerdo que desde los 5 años yo quería ser pintor, escultor y arquitecto, pero con una vocación definida. Siempre



Cuando empecé la carrera me quedé dormido en la clase de mi maestro de escultura, Alberto de la Vega, y me utilizó para dar una clase sobre San Sebastián de Botticelli.

supe que todo lo que iba a hacer en mi vida era para conseguir hacer realidad esa vocación. De tal manera que a los 8 años yo modelaba intentos de esculturas. Me acuerdo que a esa edad modelé la Venus de Milo, mi primera escultura de copia, por las ganas de querer representar algo con mis manos. Mi madre me fomentó mucho la vocación de artista, me enseñó a pintar flores al óleo, sobre vidrio, etcétera.

**RC: ¿Cuáles han sido los principales retos en su formación como artista?**

**S:** Cuando hay una vocación inquebrantable uno tiene todo ganado, aunque en la vida hay altas y bajas. El punto de vista económico o social no era perfecto para mí. No vengo de una familia de dinero y fue muy dura la primera parte de mi formación, pero la vocación era tan fuerte que no podía detenerme. A los 16 años vine de Chihuahua al Distrito Federal sin nada, como niño de la calle. Vine a conquistar esta ciudad que en ese momento era para mí enorme e imposible, y la verdad es que la conquisté, pero fue duro. Viví incluso en la calle, algunas veces me quedé en la Alameda Central a dormir, estuve viviendo 3 años y medio en un taller de pintura de la Academia de San Carlos. Ese fue mi inicio como pintor y como escultor. La vocación que tuve desde niño fue fundamental porque incluso el olor a la pintura era una emoción increíble. Las pláticas de mi madre sobre los pintores, escultores y arquitectos del renacimiento me formaron una enorme vocación. Yo siempre tenía en la cabeza estudiar arquitectura para luego ser pintor y escultor y lo hice al revés,

empecé con la pintura, me salí de pintura y me metí a escultura, me convertí en un escultor icónico de México. Pero la preocupación por la arquitectura fue muy fuerte y estuvo siempre presente y hasta hace algunos años empecé a realizar obra arquitectónica. Y creo que al final puedo decir que he cumplido con mi vocación de niño.

**RC: ¿Qué materiales prefiere usar?**

**S:** Los materiales que utilizo son todos los materiales susceptibles de convertirse en escultura, los tradicionales. Fundamentalmente utilizo el hierro porque es el material que me da la posibilidad de hacer más virtuosismos a nivel monumental, por la estrategia estructural, por su fuerza y además con menos dinero; es el material más económico. Pero he trabajado con concreto, piedra, hilos, oro, plata, aluminio, plástico, madera, todos los materiales que son susceptibles de hacer escultura. Pero mi material favorito es el hierro.

**RC: ¿Cuál es la importancia de exhibir en espacios públicos?**

**S:** Exhibir en la calle es fundamental porque es donde el arte es verdaderamente público y del pueblo, porque lo ve todo mundo, lo ven los buenos, los malos, los ricos, los pobres y hasta los feos. Es verdaderamente un arte público, urbano, monumental, que tiene la posibilidad de cimbrar el espíritu humano y es donde uno se puede probar y tener detractores o admiradores. Mis museos son las ciudades del mundo y a través de los años me



Recuerdo que desde los 5 años yo quería ser pintor, escultor y arquitecto, pero con una vocación definida.



he vuelto una especie de hacedor de íconos en las ciudades y no exagero: un ícono de San Antonio es “La antorcha de la amistad”; un ícono de Kadoma City en Japón, es el “Suru”; en Sakai City “El arco fénix” o las “Palmas de Nagoya”, etcétera. Y ese tipo de elementos urbanos se los apropia el pueblo, el público, eso es a lo que me he dedicado en los últimos años.

**RC: La escultura de “El Caballito”, en Reforma, es una de las más conocidas en la Ciudad de México. ¿Cómo fue el proceso para realizarla?**

**S:** “El Caballito” tiene una historia profunda. Las personas piensan que yo hice algo que pareciera una cabeza de caballo y la puse por capricho, pero no es así. Corresponde a una armonía geométrica dentro de mi lenguaje: evoca una cabeza de caballo, no copia de la naturaleza una cabeza de caballo.

“El Caballito” es un objeto que salió de analizar una forma geométrica muy concreta que es un octaedro. Además tiene la facultad de que el octaedro seccionado y volteado vuelve a ser la misma estructura geométrica pero con expresión diferente y sigue siendo un octaedro topológicamente. Todos los cambios, como alargarlo para el cuello y dar las curvas, etcétera, son transformaciones espaciales y proporcionales al total, al todo. La escultura es armónica geoméricamente por todos lados. La idea era realizar el símbolo de una tradición propia de ese lugar y al mismo tiempo negar dos posibilidades e ir a una nueva; por un lado no hacer un caballo de la época colonial porque eso ya lo había hecho Tolsá y por otro lado no podía ser un caballo de la época de la revolución, un caballo con jinete montado. Tenía que ser el símbolo poderoso de una evocación, de una escultura moderna que cambie y que marque la época de la transformación de México y lo que hice fue poner una cabeza de caballo que transformara esa glorieta y la transformó, para gusto de algunos y para enojo de otros.

Todo mundo me preguntó por qué lo hice, me dieron la oportunidad de explicarlo y me hicieron más famoso aquí en el DF, aunque yo ya tenía obras en Japón y en otros lados. Esa escultura en particular fue fundamental para mi carrera en México.

**RC: A lo largo de su carrera ha existido controversia con respecto a la colocación de sus obras en**



**expañadas de edificios públicos. ¿Qué opina usted al respecto?**

**S:** Sería muy triste que no hubiera controversia. Cuando no hay controversia quiere decir que está digerido lo que se expone, que no le importa a nadie, que ni siquiera le hacen caso. Cuando hay controversia quiere decir que les preocupa, o lo rechazan o lo aceptan; empieza el descubrimiento para el público y entonces le da la oportunidad a quien lo hace de explicarlo como concepto general; no explicar el arte, porque el arte no se explica, pero explicar la razón de ser de esa pieza.

A los 16 años vine de Chihuahua al Distrito Federal sin nada, como niño de la calle. Vine a conquistar esta ciudad que en ese momento era para mí enorme e imposible, y la verdad es que la conquisté.

Incluso viví en la calle, algunas veces me quedé en la Alameda Central a dormir, estuve viviendo 3 años y medio en un taller de pintura de la Academia de San Carlos. Ese fue mi inicio como pintor y como escultor.



Fotografía: CUARTOSCURO

Por ejemplo, “El Caballito” tiene un comienzo en los etruscos, luego en los griegos arcaicos y luego en los modernos. Yo siento que tenía que hacer una cabeza de caballo monumental que siguiera recordando el origen etrusco y el origen prehispánico que está en mi esencia; no es la obviedad de copiar el sentimiento prehispánico, ese origen lo tengo dentro y es profundo. En ese sentido, era tomar el origen, el mestizaje que yo represento porque soy un mestizo cultural y racialmente, ahí está mi expresión. Eso es lo que el gran público a veces no entiende. Sin embargo, me dieron la oportunidad de explicárselo, aunque todavía es muy difícil entender la esencia profunda, porque necesitan saber qué son las cabezas

de caballos etruscos, conocer acerca de los griegos, del neoclásico y todas las demás tradiciones y formas hasta llegar a una representación moderna.

**RC: ¿Qué le falta a la sociedad mexicana para acercarse más al arte y la cultura?**

**S:** México es un país profundamente cultural, lo llevamos en la sangre, lo traemos dentro. A veces falta información, pero tenemos en nuestros propios genes una carga tremenda desde el mundo prehispánico y luego con el mundo español, toda esa mezcla da un mestizaje extraordinario que es el mexicano. Tenemos grandes creadores, grandes hombres de cultura. Lo que sucede es cuestión de economía y



Exhibir en la calle es fundamental porque es donde el arte es verdaderamente público y del pueblo.

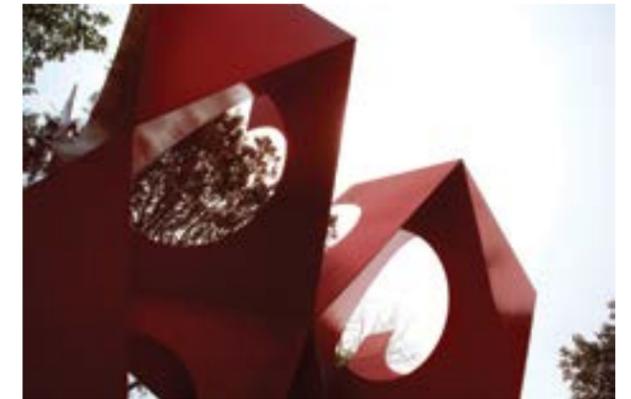
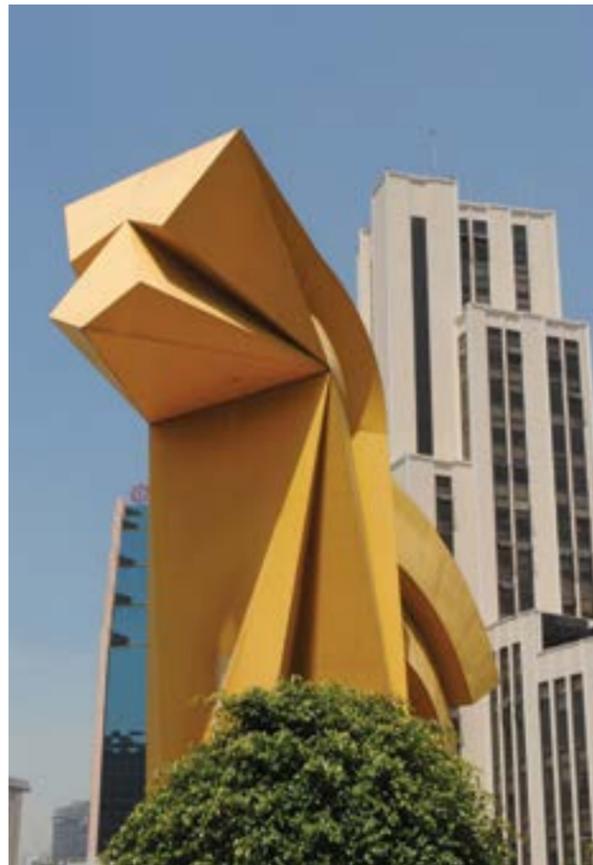


México es un país profundamente cultural, lo llevamos en la sangre, lo traemos dentro.

de la propia manera de ser. Somos muy latinos; no seremos primer mundo en materia económica, pero en la cultura y en el arte sí lo somos.

**RC: Háblenos un poco de su quehacer arquitectónico.**

**S:** El lenguaje de la geometría que yo he codificado y plasmado en todas las disciplinas de tipo constructivo que he tocado se me presentó diferente cuando quise tocar la arquitectura. Me di cuenta de que tiene sus propias reglas como las tiene la escultura o como las tiene el diseño industrial o como las tiene el diseño de modas, por lo que es necesario razonarlo, comprenderlo, y atacarlo tal cual. Fue con mi propio lenguaje que me adentré en la disciplina del espacio arquitectónico y trabajé con modelos matemáticos transformados y convertidos en espacios arquitectónicos. Mi primer ejemplo está en un lugar que se llama "Tecno-Polo", en Atizapán,



como lenguaje para poder transmitir algo. Creo que todas las emociones humanas se pueden decir a través de la geometría y eso le da la calidez de la creación humana.

Cuando los científicos realizan sus actividades, necesitan tener una gran dosis de intuición y una gran dosis de sensibilidad, y en ese momento se vuelve una ciencia emocional. Somos seres humanos y no podemos alejarnos de eso. De igual forma, en la geometría que yo utilizo, lo fundamental para mi creación es 50% emoción, sensibilidad; no puede ser una geometría fría y calculadora, está mezclada con lo sensual, con lo emocional, con lo vivo. Por eso la llamé geometría emocional.

Estado de México. Ahí hice mi primer ejemplo de edificio y creo que les gustó. Posteriormente los matemáticos del Cinvestav lo vieron y me pidieron que les diseñara su espacio arquitectónico, que actualmente se está construyendo.

Alguna vez hice un retablo con el tema del viacrucis y dije ¿por qué no diseñar la capilla? La diseñé para Ecatepec, en el Estado de México, y ya está terminado el concepto arquitectónico y está listo para empezarse a construir.

**RC: ¿Qué es la "geometría emocional"?**

**S:** Yo en algún momento puse el título de "geometría emocional" a una exposición que tuve en San Ildefonso, por la sencilla razón de que la geometría todo el mundo la detestaba porque era fría, calculadora o muy estricta, pero no es cierto. La geometría es un razonamiento producido por el hombre, es una creación del hombre para poderse expresar y para poder construir y calcular o para poder medir la tierra, por ejemplo. Cuando yo me apasiono por la geometría empiezo a utilizarla

**RC: ¿Cómo surge la "Fundación Sebastián" y a qué se dedica?**

**S:** Surge primero por una necesidad, incluso del espíritu, de cuando yo llegué a esta ciudad. Nunca tuve una beca, ni una ayuda de alguna institución para formarme. Cuando yo tuve la posibilidad de crear un espacio y hacer una fundación dije: "esto es lo que yo hubiera querido, que alguien me ayudara de alguna manera y apoyarme en mi carrera". Pero lo fundamental es promover, proteger, consolidar y restaurar todo lo que tiene que ver con el acervo de la obra del escultor Sebastián. He visto a través de mi vida y de los años que muchas obras de otros artistas se han disgregado porque nadie las cuidó y se repartieron entre las familias y las venden por diferentes lugares y la obra no tiene presencia para los mexicanos, no está junta, no se puede ver el legado del artista. Entonces, esa es la idea de la "Fundación Sebastián": cuidar la obra del escultor Sebastián y promover la cultura nacional e internacional hasta donde se pueda.



©GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, SECRETARÍA DE CULTURA, MUSEO ARCHIVO DE LA FOTOGRAFÍA.08

# E

## L REY DE LA CIUDAD HEGEMONÍA Y DEPENDENCIA DEL AUTOMÓVIL

Es curioso que uno de los lugares por los que José Emilio Pacheco (1969) hubiese dado su vida haya sido “una ciudad deshecha, gris, monstruosa”; sin embargo, sus letras expresan con acierto la relación de amor y odio que existe entre los capitalinos y su entorno.

Al evocar el Distrito Federal, una sonrisa cómplice —quizá motivada por la aceptación de que el monstruo tiene belleza— suele acompañar el pensamiento; pero de forma inevitable, la contemplación termina al volver a los roles cotidianos y enfrentarse a temas tan terrenales como la movilidad.

Ver espejismos en el asfalto mientras se está atrapado en alguna avenida congestionada es una imagen recurrente para los conductores. El tránsito es un problema que se acarrea desde mediados del siglo pasado y las causas apuntan hacia un desarrollo espontáneo de la ciudad, sin planificación ni política para el ordenamiento urbano. No obstante, también existe una corresponsabilidad social que pocas veces se asume.

La infraestructura urbana ha buscado facilitar el uso del automóvil, por lo tanto, no es de extrañar que la movilidad dependa de este transporte. El automóvil se ha convertido a la vez en una necesidad y en un símbolo de estatus. Es un objeto deseado por la sociedad que representa capacidad adquisitiva y brinda comodidad. Al mismo tiempo, siguiendo a Tom Vanderbilt (2009) en su obra *Tráfico*, el fenómeno automotor se ha interiorizado en la psique y el comportamiento humano a tal grado que influye en la manera de convivir.

La evolución de los transportes y la infraestructura en la Ciudad de México evidencia que la tecnología, las costumbres y las formas de pensar se transforman; por lo tanto, las prácticas y herramientas que hoy parecen imprescindibles tienen alternativas.

### Evolución del transporte en la ciudad

En la época prehispánica, las calzadas y vías fluviales eran las principales rutas que conectaban la isla central de Tenochtitlán con puntos de distribución de víveres y mercaderías. Debido a su funcionalidad, el trazado indígena se utilizó en la etapa colonial y republicana, y se tomó como base para construir

los ejes viales y las líneas del Sistema de Transporte Colectivo Metro en el siglo XX.

En la época colonial, los canales se convirtieron en caminos de tierra y las viejas calzadas se empedraron para el tránsito de carretas, carrozas y diligencias tiradas por mulas, burros y caballos. En el siglo XVII, apareció el primer transporte colectivo que consistió en un servicio de carruajes con rutas establecidas y tracción animal. Con la revolución industrial, las transformaciones tecnológicas llegaron. Se creó un sistema de rutas de transporte colectivo ferroviario —inicialmente tirado por mulas— que en las postrimerías del siglo XIX se electrificó, abriendo paso a los tranvías.

En el mismo periodo, se instalaron líneas ferroviarias operadas por pequeñas locomotoras de vapor para comunicar entre sí algunas áreas del sur de la ciudad, al tiempo que los ferrocarriles interurbanos de vapor daban servicio entre la capital y otros centros ubicados al oriente del Estado de México. Las nuevas tecnologías convivieron con las antiguas, pues aún existían caminos acuáticos con fines comerciales y de abasto.

En la etapa revolucionaria, hubo un estancamiento en el crecimiento demográfico y en el transporte urbano. Algunas calles del centro fueron pavimentadas, pero la mayoría continuó siendo empedrada o de tierra. A finales de los años 20 se crearon las primeras líneas de camiones que —sumados a los autos particulares— alcanzaron la cifra de 21 mil unidades en circulación. De esta manera, además de la red de trenes eléctricos, fue necesario construir vías para facilitar el tránsito de vehículos.

El tránsito es un problema que se acarrea desde mediados del siglo pasado y las causas apuntan hacia un desarrollo espontáneo de la ciudad, sin planificación ni política para el ordenamiento urbano.



©GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, SECRETARÍA DE CULTURA, MUSEO ARCHIVO DE LA FOTOGRAFÍA. 07



©GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, SECRETARÍA DE CULTURA, MUSEO ARCHIVO DE LA FOTOGRAFÍA. 01



El derecho de los ciudadanos a utilizar cualquier sistema de transporte en igualdad de condiciones se conoce como derecho a la movilidad.



En los años 60, el número de automóviles, incluyendo particulares y camiones, era de 450 mil. La decisión gubernamental fue construir vías rápidas para agilizar la circulación y fortalecer las ya existentes como el viaducto Miguel Alemán. El problema de los congestionamientos viales por el exceso de automóviles particulares, taxis y camiones ya se apreciaba, por lo tanto, se construyó la sección poniente del Anillo Periférico y otras importantes arterias.

El sistema de tranvías se modernizó y —a partir de la nacionalización de la industria eléctrica en 1960— se convirtió en un organismo descentralizado del gobierno de la ciudad, que incluyó el sistema de trolebuses. Asimismo, los primeros estudios para establecer un sistema de transporte colectivo subterráneo de alta capacidad se dieron en esta década, culminando con la inauguración de la primera línea del Metro en 1969, que iba de la estación Zaragoza a Chapultepec.

La infraestructura para la movilidad urbana buscó un crecimiento paralelo que beneficiara al transporte

colectivo y a los autos particulares; pero el creciente caudal de vehículos obligó a construir entre 1971 y 1976 una sección importante del circuito interior, deteniendo las obras del metro hasta finales de la década.

En el último tercio del siglo XX, la infraestructura de movilidad urbana reaccionó ante un evidente desfase con el crecimiento urbano, poblacional y vehicular. A pesar de la construcción de anillos concéntricos como el periférico y el circuito interior, vías radiales, la retícula ortogonal de ejes, vialidades primarias y secundarias; la extensión de las líneas del Metro, rutas urbanas, suburbanas y del transporte eléctrico, la capacidad para desplazarse de un lugar a otro se convirtió en un tema crítico.

### Movilidad sustentable

El desarrollo espontáneo, sin planificación ni ordenamiento urbano, se suma a la dependencia de la sociedad capitalina del automóvil. En los últimos 20 años, el número de autos en la calles del Distrito Federal se ha triplicado. A diario se incorporan en

El automóvil se ha convertido a la vez en una necesidad y en un símbolo de estatus.

promedio 496 unidades al parque vehicular privado y la proyección para 2030 prevé 70 millones de vehículos circulando en la ciudad.

La respuesta gubernamental ha sido la construcción de nuevas vías, lugares de estacionamiento y obras que benefician el uso del automóvil. El resultado ha sido la reproducción del ciclo de la movilidad insostenible que consiste en que mientras más vialidades haya para vehículos particulares, habrá más automovilistas, más congestionamientos, más emisiones de contaminantes y, nuevamente, más inversión pública en infraestructura vial.

En las últimas décadas, el concepto de movilidad urbana sustentable ha permeado las políticas públicas en materia de transporte, infraestructura y movilidad. Su objetivo es contrarrestar los efectos medioambientales como la contaminación del aire, el consumo excesivo de energía en fuentes no renovables y la saturación de vías urbanas de comunicación.

El derecho de los ciudadanos a utilizar cualquier sistema de transporte en igualdad de condiciones se conoce como derecho a la movilidad. Cada ciudadano tiene la opción de elegir un medio de transporte u otro en función de las características del desplazamiento que debe realizar. Sin embargo, al igual que el resto de los derechos, la movilidad está sujeta a determinados límites relacionados con los impactos de cada sistema de transporte.

En este sentido, la movilidad sustentable promueve la satisfacción de las necesidades sociales de moverse libremente, comunicarse, comerciar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro, es decir, sin comprometer el bienestar de las generaciones venideras. Con este fin, la función de las calles debe dejar de ser sólo la de constituir una red de vías rápidas destinadas a los autos, para convertirse en un espacio compartido de convivencia saludable.

El objetivo no es eliminar el uso del automóvil, sino combinarlo con otros transportes colectivos o



individuales que permitan la intermodalidad. Para ello, además de un cambio de paradigma en la formación mental y cultural de la sociedad, es preciso poner al alcance de los ciudadanos medios de transporte y sistemas de desplazamiento equitativos, seguros, económicos y eficientes.

### Consideraciones finales

La transformación más importante para mejorar la movilidad urbana se encuentra en el cambio de mentalidad de autoridades y ciudadanos.

En primer lugar, es clave entender que la movilidad no es sinónimo de infraestructura y para satisfacerla es necesario hacer un mejor balance entre las prioridades presupuestarias y las acciones para mejorar la calidad de vida en las ciudades. Asimismo, es necesario crear una oferta de transportes colectivos o individuales que puedan ser una alternativa real al uso del automóvil.

Por otra parte, la ciudadanía debe sensibilizarse y reeducarse para participar en un escenario donde el automóvil conviva con otros transportes y, sobre todo, romper la dependencia con una herramienta que en vez de facilitar la vida cotidiana se ha convertido en un problema ecológico, práctico y de convivencia.

Fuentes  
 Ferrando Bravo, Gerardo. *Características del transporte en el Distrito Federal*. Biblioteca Jurídicas UNAM. N.d. Web. 24 abril 2014.  
 Herrera, Salvador. *¿Cómo queremos mover a México?* Arquine. 2014. México. Web. 25 abril 2014.  
 N.P. *Glosario de movilidad sostenible*. Instituto Social de Trabajo, Ambiente y Salud. Barcelona. 2009. Web. 24 abril 2014.  
 N.P. *Políticas públicas destinadas a reducir el uso del automóvil*. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. México. 2014. Web. 23 abril 2014.  
 Pacheco, José Emilio. *No me preguntes cómo pasa el tiempo*. México. 1969.  
 Vanderbilt, Tom. *Tráfico*. Ed. Debate. 2009.



Fotografía: CUARTOSCURO

# A UN PIE DE LA TUMBA ESTADO DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA

El autotransporte de carga es una actividad estratégica para la economía de país. Sin embargo, la antigüedad promedio del parque vehicular es de 17 años, factor que lo convierte en obsoleto y lo pone en desventaja comercial frente a países como Estados Unidos y Francia, cuyo parque es 10 años más joven que el de México.

De acuerdo con el especialista en la materia, Arturo Ardila Gómez, del Banco Mundial, esta actividad aporta al país 6.3% del PIB, además de ser una fuente de empleo muy importante que ayuda a la economía con 2 millones de empleos directos.

En la actividad comercial, de 584 millones de toneladas que se transportan vía terrestre, el

autotransporte de carga mueve 83%, es decir, 470 millones de toneladas.

En 2008 el parque vehicular era de 28 millones, de los cuales 8.7% correspondía a automóviles y 30.2% a camiones. En este rubro están incluidos camionetas *pick up* y vehículos utilitarios de uso particular que representaban más del 95% del total.

Se prevé que para el 2030 se podría llegar a 61 millones de automóviles, 31 millones de camiones de carga y 6 millones de autobuses de pasajeros, lo que en suma representaría 98 millones de vehículos.

De continuar al alza el parque vehicular, el gobierno tendrá que resolver necesidades como reconstruir y conservar carreteras y vialidades urbanas y se tendrán que enfrentar drásticamente los efectos negativos que dejarán en el medio ambiente las emisiones de gases de efecto invernadero.

La cantidad de vehículos con 21 o más años de antigüedad en 2010 creció 22% en comparación con 2005, arrojando un total de 408 mil 567 unidades, lo que refleja una tendencia al alza en el envejecimiento de la flota vehicular.

En ese mismo año, el autotransporte de carga generó 28 mil 39 toneladas de emisiones de CO<sup>2</sup> y consumió 92% de la energía destinada a transportes.

Esta deplorable situación propició que en marzo de 2013, la Cámara de Diputados avalase cambios a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para preservar la seguridad vial, el cuidado al medio ambiente y evitar el deterioro acelerado de la flota vehicular.

Con la reforma se agrega un párrafo a fin de asegurar que las unidades motrices y de arrastre que ingresen al servicio de autotransporte federal de carga, así como al transporte privado, tengan una antigüedad no mayor de cinco años a partir de su fabricación.

Asimismo, se establece que dichas unidades, tanto motrices como de arrastre, sólo podrán transitar un máximo de veinte años, siempre y cuando cumplan con la verificaciones periódicas que establezcan las normas respectivas.

La ley autoriza que el autotransporte de carga se utilice para cualquier tipo de bienes en todos los caminos de jurisdicción federal siempre y cuando la configuración vehicular que corresponda, ya sea unitaria, articulada o doblemente articulada, no exceda el peso bruto vehicular máximo.

Se agregó también que las normas oficiales mexicanas establecerán los elementos mínimos de seguridad vial que los permisionarios, sus unidades y operadores deberán cumplir, así como las bases para su autorregulación.

También se incorporó que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes promoverá, con otras dependencias del Ejecutivo federal y estatal, el reconocimiento de la autorregulación para el cumplimiento de las normas oficiales mexicanas.

Se espera que con la reforma a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal el país será más seguro y limpio y tendrá las herramientas para hacer frente a los nuevos retos de competitividad que exige el mercado mundial.

La cantidad de vehículos con 21 o más años de antigüedad en 2010 creció 22% en comparación con 2005, arrojando un total de 408 mil 567 unidades.



Fotografía: CUARTOSCURO



Fotografía: CUARTOSCURO

Fotografía: CUARTOSCURO



# IERRO VIEJO QUE VENDAN! CORRALONES Y CHATARRAS

El hacinamiento de autos es un problema que provoca daños al medio ambiente y a la economía, pues genera basura, tráfico de autopartes e inseguridad.

Al estar saturados los depósitos, se convierten en foco de contaminación, ya que los carros expuestos al sol y la lluvia se someten a un proceso de oxidación que forma partículas de plomo y mercurio, dañando el suelo, el aire y el agua.

Además, el aceite y anticongelante que derraman los autos afectan gravemente al suelo y emiten a la atmósfera gases provenientes de los sistemas de aire acondicionado.

El diputado Juan Carlos Muñoz Márquez, presidente de la Comisión de Transportes, señala que “esta contaminación ambiental trae el peligro de afectaciones corporales como epidemias e infecciones y genera criaderos de larva de moscos, roedores, plagas de diversa índole y en general fauna nociva, mismas que permiten que se produzcan enfermedades por la acumulación de agua y de fierros”.

Por el lado económico, el abandono de vehículos no cesa porque cuando los vehículos duran años en el corralón generan un costo diario que sobrepasa el valor del mismo, lo que ocasiona que el propietario decida no reclamar la unidad.

Muñoz Márquez afirmó que la falta de normatividad provoca que los dueños de los autos no paguen a los permisionarios de grúas por los servicios, lo que descapitaliza y empobrece al sector debido al crecimiento constante de los gastos de arrendamiento, mantenimiento, administración, vigilancia y reacomodo.

Además, en los últimos años aumentan las organizaciones de criminales que se dedican al robo de autopartes y de unidades completas.

## Datos

- Según INEGI, la superficie de suelo degradado por causas de contaminación en 1999 fue de 25 mil 967 kilómetros cuadrados.
- Del 2001 al 2005, cerca de 38 mil personas murieron por cáncer de pulmón, enfermedades cardiovasculares e infecciones respiratorias a causa de altos índices de contaminación que provocan los depósitos de vehículos abandonados.
- En 2005 existía más de un millón de vehículos en depósitos.
- Según Setravi, en 2010 había 6 mil 716 vehículos en los depósitos para destruir.
- Hoy más de un millón 250 mil vehículos están en depósitos permisionarios federales, según el Servicio de Administración y Enajenación de Bienes.

## ¡A limpiar!

La Cámara de Diputados aprobó reformas a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal con el fin de resolver el problema de hacinamiento de vehículos abandonados en corralones y locales permisionarios.

El dictamen de la Comisión de Transportes tiene como propósito que la autoridad federal disponga de los vehículos no reclamados para ponerlos en subasta o destruirlos según sea el caso.

El decreto establece que toda autoridad federal que determine la remisión de vehículos a un depósito de guarda y custodia deberá notificar al interesado dentro de 15 días naturales siguientes a su ejecución, entregando o poniendo a su disposición, según sea el caso, una copia certificada del acta correspondiente para que ejerza su derecho de audiencia.

Cabe señalar que la notificación deberá advertir al interesado o al representante legal que, de no manifestar lo que a su derecho convenga, los bienes se tomarán como abandonados en favor del gobierno federal. Se enviarán las notificaciones correspondientes a través de edictos o personalmente.



Fotografía: CUARTOSCURO



Fotografía: CUARTOSCURO

Las notificaciones personales surtirán efecto el día en que hubieren sido practicadas y por edictos el día de la última publicación.

La ley observa que la autoridad federal notificará al interesado los términos previstos para que en el plazo de 90 días naturales a partir de la notificación, manifieste lo que a su derecho convenga, bajo el apercibimiento de que de no hacerlo, los bienes causarían abandono a favor del gobierno federal.

Asimismo, transcurridos los 90 días naturales a partir de la publicación, el permisionario tendrá 30 días naturales para poner a disposición los vehículos al Servicio de Administración y Enajenación de Bienes.

Finalmente, la ley señala que el proporcionar datos falsos por parte del permisionario lo hará responsable de las acciones penales, civiles o administrativas que pudiesen surgir y será causa de revocación del permiso.



Fotografía: CUARTOSCURO

# P

## ÉRDIDA DE EQUIPAJE PRÁCTICA COMÚN EN AEROPUERTOS

La pérdida del equipaje y la negativa de pago por extravío del mismo son prácticas usuales que sufren los pasajeros en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM).

De enero a abril de 2013, se interpusieron 535 quejas ante la Procuraduría Federal del Consumidor (Profeco), debido a que las aerolíneas no pagaron la pérdida, destrucción o daños a equipaje. Las aerolíneas que acumularon más quejas fueron Volaris, con 214; Viva Aerobús, con 163; Aeroméxico, con 87; Interjet, con 25; Magnicharters, con 10, y American Airlines, con 8.

En este sentido, el diputado José Soto Martínez, de Movimiento Ciudadano, dijo que en el mundo, alrededor de 42 millones de pasajeros son afectados al año por la pérdida de maletas. Añadió que la Asociación Internacional de Transporte Aéreo reportó que el costo aproximado de esto es de mil 900 millones de dólares anuales.

Datos de la Profeco citan que en el periodo vacacional de diciembre de 2013 se registraron 32 quejas diarias por dicho motivo. También, en lo que va de este año, en el AICM se han registrado mil 352 usuarios afectados, con un costo de tres millones 313 mil 472 pesos.

### Los derechos del viajero

En la Ley de Aviación Civil se establece la responsabilidad de los permisionarios por daños a piezas de equipaje. El artículo 64 indica que todo concesionario o permisionario de servicios de transporte aéreo regular y no regular, así como el permisionario del servicio de transporte aéreo privado comercial bajo la modalidad de servicio aéreo especializado panorámico, durante el tiempo que preste los servicios, debe contar y mantener vigentes seguros de responsabilidad civil por los daños que le puedan causar a los pasajeros, sus equipajes y carga.

Entre los derechos del usuario está también el que pueden llevar a bordo hasta dos maletas de mano, siempre y cuando su naturaleza o dimensiones no afecten la seguridad y comodidad de otros pasajeros.

Asimismo, pueden subir a cabina, sin cargo alguno, hasta 25 kilos de equipaje cuando el viaje se realice en una aeronave con capacidad de 20 pasajeros o más y 15 kilos cuando sea de menor capacidad. Cabe recordar que el número de piezas, las restricciones de volumen así como el límite de peso, los establece la compañía aérea.

Al documentar el equipaje, se debe expedir un talón por cada pieza, maleta o bulto que se entregue para su transporte. El talón debe constar de dos partes, una para el pasajero y otra que se adhiere al equipaje.

El exceso de equipaje podrá transportarse de acuerdo con el espacio disponible en el avión. En ese caso, la aerolínea tiene derecho a solicitar al usuario un pago adicional. Las aerolíneas que prestan el servicio serán responsables del equipaje documentado desde el momento en que expida el talón correspondiente hasta que entregue el equipaje al pasajero en el punto de destino.

Pese a ello, la pérdida de equipajes y la extracción de piezas de valor son prácticas que prevalecen. Para el diputado Carlos Humberto Castaños Valenzuela, del PAN, dichas situaciones afectan a los pasajeros, quienes se percatan que sus maletas han sido abiertas hasta que llegan a su destino.

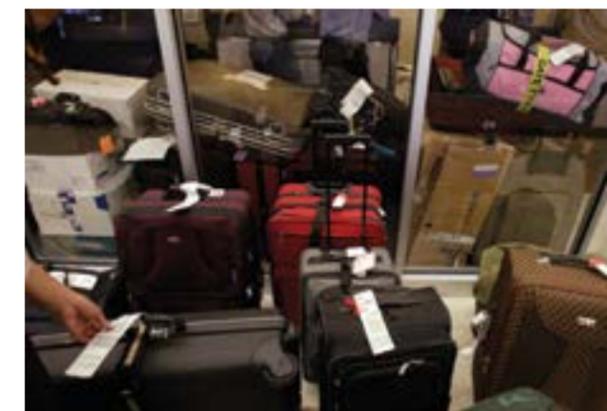
### Los cambios a la ley

La Cámara de Diputados avaló reformas a la Ley de Aviación Civil, con el fin de incrementar de 75 a 200 salarios mínimos el monto a cubrir por indemnización en caso de destrucción, avería o pérdida por maletas facturadas.

Cabe señalar que antes de la reforma, la ley establecía que si el equipaje de mano sufría alguna avería o destrucción, el pasajero tendría derecho a una indemnización de hasta 40 salarios mínimos, y en caso de avería o pérdida del equipaje documentado, se le pagaría un equivalente a 75 salarios mínimos.

Con la reforma, aprobada el pasado mes de febrero, las aerolíneas tendrán la obligación de indemnizar al pasajero con 80 salarios mínimos en caso de destrucción, avería o pérdida del equipaje; además, tendrán que pagar 200 salarios mínimos por equipaje facturado.

La ley actualizada establece que si la factura es superior a la cantidad mencionada, el concesionario cubrirá 50% de la diferencia entre el monto establecido y el valor de la misma. Asimismo, cuando el valor del equipaje facturado sea mayor a 200 salarios mínimos, el pasajero podrá ser indemnizado por el valor total de su equipaje, siempre y cuando, antes de abordar, el cliente informe y demuestre al concesionario con facturas y documentos que el valor de su equipaje es superior a la cantidad citada.



Fotografía: CUARTOSCURO

En el mundo, alrededor de 42 millones de pasajeros son afectados al año por la pérdida de maletas, el costo aproximado de esto es de mil 900 millones de dólares anuales.

**E**n la vida diaria muchos elementos se vuelven invisibles debido a su presencia constante. Ni el tamaño ni el significado los salvan de caer en el olvido de la cotidianeidad.

Un ejemplo son los cenotafios, es decir, las cruces o nichos que se encuentran en camellones o banquetas de la ciudad como recordatorios de personas fallecidas, que por lo general se ubican cerca de cruces peligrosos o puentes peatonales. En la carretera también se les observa cerca de alguna curva o de zonas urbanas.

Si bien el significado de los cenotafios tiene una connotación religiosa, al mismo tiempo advierte a los conductores que reduzcan la velocidad y atiendan al cruce de peatones. Sin embargo, los accidentes viales se mantienen como una de las principales causas de mortalidad en México y las carreteras son el escenario más recurrente.

Ni los señalamientos viales ni los religiosos han logrado reducir el número de percances, que en 2013 ascendió a 21 mil 954. Según los reportes de la Policía Federal de Caminos, las causas de los accidentes en carreteras se deben 80% de las veces al conductor, 9% a agentes naturales, 7% al vehículo y 4% al camino.

En lo que respecta al factor humano, conducir bajo los efectos del alcohol, medicinas y estupefacientes es la principal causa. Se suman las maniobras imprudentes y de omisión como no respetar los señalamientos, el exceso de velocidad, conducir con fatiga, cansancio o sueño y, finalmente, discapacidades físicas como ceguera, daltonismo o sordera.

Otro aspecto importante es el factor mecánico que considera condiciones no adecuadas para la operación del vehículo como averías en el sistema de frenos, eléctrico, de dirección o suspensión, así como mantenimiento inadecuado.

El factor climatológico también influye en zonas de niebla, humedad, derrumbes, tramos inestables o hundimientos y, por último, el factor estructural de tránsito que incluye errores de señalamientos viales, carreteras en mal estado, baches, hoyos, pavimento deteriorado o sin mantenimiento, falta de pintura y reflejantes en las líneas centrales y laterales de la carretera.

La suma de estos elementos sitúa a México entre los 10 países con mayor número de muertes por accidentes de tránsito en el mundo, con un estimado

Los accidentes viales se mantienen como una de las principales causas de mortalidad en México y las carreteras son el escenario más recurrente.



Fotografía: CUARTOSCURO

**UN DOS TRES POR TI  
SEGURO OBLIGATORIO  
EN VÍAS FEDERALES**



Fotografía: CUARTOSCURO

## Las causas de los accidentes en carreteras se deben 80% de las veces al conductor, 9% a agentes naturales, 7% al vehículo y 4% al camino.

El seguro obligatorio busca garantizar tanto la asistencia médica como el pago de los daños ocasionados por accidente vehicular en carreteras federales, así como fortalecer la seguridad en esas vías y acotar los efectos dañinos en la infraestructura carretera; pero sobre todo, dar seguridad a quienes actualmente se encuentran desprotegidos.

Según la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS), que aglutina a 103 compañías de seguros, en México circulan 30 millones de vehículos, de los cuales sólo 28% está asegurado. El contraste con otros países latinoamericanos es evidente; por ejemplo, en el caso de Chile, el porcentaje de automovilistas con seguro es de 100%.

El proyecto establece que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) será la facultada para la aplicación de la reforma y contará con la opinión de la Comisión Nacional de Seguros y Finanzas —órgano desconcentrado de la SHCP que supervisa la operación de los sectores asegurador y afianzador de México— para determinar el monto mínimo de cobertura de la póliza de seguro en los términos que establece la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

de 24 mil decesos al año, según el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (Conapra).

### Intención de la reforma

Con el objetivo de revertir las estadísticas, el trabajo legislativo se ha enfocado hacia la prevención de accidentes, buscando garantizar la seguridad de los usuarios de la red carretera federal.

El 21 de mayo de 2013, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto de la iniciativa que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, presentada por el diputado Jesús Gerardo Cortés Mendoza, del Partido Acción Nacional, para establecer la obligatoriedad de una póliza de responsabilidad civil que cubra los daños ocasionados a terceros en caso de accidente.

Mediante esta reforma, se prevé que todos los propietarios de vehículos automotores cuenten con un respaldo jurídico y económico para que, tanto los afectados como las víctimas de los mismos sean resarcidos.



Fotografía: CUARTOSCURO

La responsabilidad del contrato será del propietario del vehículo y la verificación de su cumplimiento estará a cargo de la Secretaría de Seguridad Pública (ahora Comisión Nacional de Seguridad), por medio de la Policía Federal.

Para evitar prácticas deshonestas por parte de esta corporación, el texto normativo especifica que los conductores sólo podrán ser detenidos a partir de las inspecciones regulares que hoy en día se aplican en las carreteras, o bien cuando se infrinjan disposiciones del reglamento de tránsito. Sólo así la Policía Federal podrá solicitar al conductor la póliza de seguro correspondiente. En caso de no contar con ella se impondrá una multa, misma que podrá ser cancelada si se demuestra la contratación del seguro en un plazo no mayor a 45 días.

La reforma anuncia importantes beneficios sociales al liberar alrededor de 121 mil millones de pesos anuales del Presupuesto de Egresos de la Federación que se dedican a cubrir las consecuencias de accidentes viales cuando el causante no cuenta con recursos para hacerlo. Actualmente, sólo en 1 de cada 4 casos el causante puede cubrir los daños. De esta manera, los recursos se podrán canalizar a otros programas prioritarios.

Por otra parte, la reforma incentiva entre la población la cultura financiera y de previsión, acercando estos servicios a grupos de la población que por su nivel económico han quedado al margen de los sectores financiero y asegurador. Con el paso del tiempo se logrará el desarrollo de un mercado más amplio de productos con costos más accesibles para toda la población, donde una inversión anual menor al monto que representa la multa aplicable brinda protección por responsabilidad civil ante cualquier siniestro.

### Reglas de operación

La reforma establece que por ningún motivo se podrá obligar a los propietarios de vehículos a que contraten el servicio con alguna institución de seguros en específico; asimismo, la contratación no exime del cumplimiento de la responsabilidad en caso de accidente de concesionarios de caminos y puentes ni de los que cuenten con permiso o autorización para prestar servicios de autotransporte de pasajeros, turismo o de carga que refiere la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Con respecto de las sanciones, la Secretaría de Seguridad Pública, a través de la Policía Federal, impondrá una multa de veinte a cuarenta días de salario mínimo vigente en el Distrito Federal a los



Fotografía: CUARTOSCURO

conductores que circulen por caminos y puentes federales sin un contrato de seguro que garantice daños a terceros.

A partir del mes de septiembre de 2014, de manera paulatina, los automovilistas deberán contratar el seguro de responsabilidad civil. En la primera etapa será obligatorio un seguro de lesiones y decesos por 100 mil pesos en autos modelo 2011 en adelante, con un valor superior a 186 mil 732 pesos, pero en un proceso gradual que durará 5 años, se incorporarán todos los autos. A partir de 2019, todos los vehículos deberán contar con un seguro de cobertura mínima por daños materiales de 50 mil pesos y por lesiones y decesos de 100 mil.

### A manera de conclusión

El índice de accidentes en vías federales en México es elevado y el repunte en temporadas vacacionales es dramático. La frecuencia de percances en carreteras específicas define a ciertas rutas como peligrosas, por lo que exige habilidad y concentración total de los conductores.

Más allá de la causalidad de los accidentes, que puede combinar factores humanos, mecánicos, geográficos y estructurales, hay situaciones que se pueden evitar creando conciencia sobre la responsabilidad de conducir un vehículo.

El trabajo legislativo apunta en esta dirección y con la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil pretende dar cobertura a las personas afectadas, reducir el número de accidentes y destinar a otras áreas prioritarias el gasto público que se invierte en las consecuencias de accidentes viales.

Fuentes  
Gaceta parlamentaria. No. 3739-II. Web. 21 abril 2014.  
N.P. Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal. N.d. Cámara de Diputados. Web. 18 abril 2014.  
N.P. Publican reglas de seguro vehicular para los usuarios de vías federales. La Jornada. 2014. Web. 21 Abril. 2014.



# TRANSPORTAR

## LA REALIDAD

### CRÓNICA TRAILERA



¿Qué se siente cuando uno se aleja de la gente y ésta retrocede en el llano hasta que se convierte en motitas que se desvanecen? Es que el mundo que nos rodea es demasiado grande, y es el adiós. Pero nos lanzamos hacia delante en busca de la próxima aventura disparatada bajo los cielos.  
Jack Kerouac, *En el camino*.

#### Juárez

Era la primera nevada de la temporada de invierno. A las 7 de la mañana, Roberto se despertó por el intenso frío que desde la noche anterior se había sentido en Ciudad Juárez.

Llevaba tres días esperando un trabajo del que su patrón sólo le comentó que era una carga que debía llevar hasta la Ciudad de México. Era un trabajo más, pero ya comenzaba a sentir cansancio, pues era el tercer viaje en menos de una semana. El patrón lo había mandado a Tamaulipas con una carga de abarrotes y de ahí le dijeron que se trasladara de inmediato a esta ciudad.

Aquel día, Roberto tendría que esperar hasta las 4 de la tarde para ir a un rancho en las afueras de Ciudad Juárez, en pleno desierto de Chihuahua, a recoger la mercancía. Un par de días antes, se habían presentado con él dos personas jóvenes de la Ciudad de México que decían ser sus contactos para el trabajo que debía emprender. Le dieron la ubicación y hora exacta para realizar la carga y le preguntaron si el camión que lo acompañaría a entregar

Roberto tendría que esperar hasta las 4 de la tarde para ir a un rancho en las afueras de Ciudad Juárez, en pleno desierto de Chihuahua, a recoger la mercancía.

la mercancía ya había salido de Tijuana. Roberto les dijo que el otro camión se había descompuesto en su trayecto, pero que conocía a otro transportista que estaba más cerca y que podía realizar el trabajo si ellos querían, a lo que los dos jóvenes accedieron preguntando por el nombre del otro transportista. Roberto les contestó que simplemente lo conocía como *Popochas* desde hace muchos años y era de su absoluta confianza.

Roberto era originario de la Ciudad de México, de Iztapalapa; tenía tres hijos a los que veía cada vez que estaba de regreso, igual que a su esposa. Roberto y su familia compartían un gran terreno con su madre y otras tres hermanas, cada uno de ellos en su propia casa, con su propia familia. El padre de Roberto había sido transportista también y, como se puede adivinar, falleció en un accidente de carretera. Para Roberto esto no fue ninguna sorpresa. Cuando comenzaba a enseñarle el trabajo que heredó, su padre siempre le repetía que si su vida era el camino, también sería su muerte, pero que debía estar orgulloso y satisfecho por ello.

Desde 1992 en Ciudad Juárez venían sucediendo acontecimientos que poco a poco pasaron de ser excepciones y eventos extraños, a formar parte de la vida cotidiana y del ánimo de esta ciudad: asesinatos y violaciones de mujeres que posteriormente eran abandonadas en el desierto.

En aquel año de 2009, cuando Roberto se encontraba en Ciudad Juárez, la cifra oficial era de 450 mujeres asesinadas. Además,





Su padre siempre le repetía que si su vida era el camino, también sería su muerte, pero que debía estar orgulloso y satisfecho por ello.

desde el año 2006, el recién llegado presidente Felipe Calderón le declaró la guerra al narcotráfico, desatando nuevos niveles de violencia entre cárteles y entre éstos y el Ejército, la Policía Federal o la Marina. Mientras tanto, la población civil quedaba completamente vulnerable en el fuego cruzado. Esto provocó una escalada en la violencia que por algunos meses puso nuevamente a Ciudad Juárez en el mapa internacional como la ciudad más peligrosa del mundo; paradójicamente, del otro lado de la segunda ciudad más segura de Estados Unidos: El Paso, Texas.

Roberto se presentó en el lugar exacto en el que había acordado con los jóvenes de la Ciudad de México, acompañado de su compañero *Popochas*. Fueron recibidos por el dueño del rancho, quien los condujo por una brecha hasta llegar al sitio en el que vieron a varias personas alrededor de un gran rectángulo marcado sobre la arena con cordones y una retroexcavadora. Ahí les explicaron que cada camión tipo tortón sería llenado con 15 toneladas de tierra para trasladarlas a la Ciudad de México.

El patrón de Roberto y *Popochas* casi nunca les decía la mercancía que tendrían que trasladar, pero siempre y sin falta les pedía cumplir tiempos de entrega, que sobrehumanamente cumplían. Una vez organizada la logística para cargar los camiones con la extraña mercancía, uno de los jóvenes les explicó por qué la trasladarían a la Ciudad de México. Desde hacía aproximadamente 4 años, un grupo de artistas fueron invitados a pasar un mes viviendo en Juárez, para realizar posteriormente un proyecto artístico relacionado con su estancia en dicha ciudad. Uno de estos artistas había decidido extraer del desierto 22 mil 500 kg de tierra, representando a cada una de las 450 mujeres con un peso promedio de 50 kg. La tierra extraída de este sitio sería expuesta en un museo de la Ciudad de México junto con los otros proyectos.

Las personas encargadas les entregaron documentos firmados por directores de organismos culturales de México, el ayuntamiento de Ciudad Juárez y hasta una autorización de la SAGARPA para el traslado de la tierra y que no fueran

detenidos por ningún oficial de policía. Para Roberto, estos papeles no significaban nada; sabía que al momento de cualquier revisión lo único que valía era la manera de hablar con los oficiales y un billete, deslizado discretamente en la mano del oficial al momento de saludarse.

### En el camino

Alrededor de las 7 de la tarde lograron llenar casi al tope ambos camiones, con lo cual pudieron comenzar el trayecto de alrededor de 2 mil kilómetros que los separaban de su destino y de su familia. Por el extremo poniente de la ciudad donde se encontraba el rancho, Roberto y el *Popochas* debían dirigirse hacia el sur y tomar la carretera que conectaba Ciudad Juárez con la capital del estado, Chihuahua, aproximadamente a cuatro horas de distancia.

Eran cerca de las 8 de la noche cuando el *Popochas* sugirió que se detuvieran a descansar hasta la mañana siguiente, antes de la primera caseta de peaje, ya que llevaba 3 noches sin dormir realizando una larga serie de trabajos. Roberto accedió bajo la condición de que a primera hora del día retomaran el camino.

La noche transcurrió sin contratiempos. El camión de Roberto era un Kenworth modelo 1994, el del *Popochas* un antiguo Dina 1986. La diferencia entre estos dos era la cabina para descansar y la entrada a dicha cabina. Mientras el camión de Roberto contaba con la cabina completamente abierta detrás de los asientos del conductor y del copiloto, el del *Popochas* tenía una especie de escotilla por la que cabía apenas un hombre de entre 90 y 110 kg de peso.

Roberto se despertó a las 8 de la mañana, se cepilló los dientes y estiró un poco las piernas, dando un

brevisimo paseo que consistió en revisar las llantas del camión para ver si no había sufrido algún robo nocturno. Después se dirigió a despertar al *Popochas* y fue cuando se dio cuenta de que no venía solo. En lugar de descender del camión un hombre obeso, de bigote, piel morena y no más de 1.60 metros de estatura, descendió una mujer bastante corpulenta. La mujer había salido con muchas dificultades de la escotilla y, tras la sorpresa, Roberto se dio cuenta de que era la esposa del *Popochas*, de nombre Alicia. Le dijo que ella se encargaría de manejar el camión hasta la ciudad de Chihuahua mientras su esposo continuaba durmiendo.

El trayecto entre ambas ciudades transcurrió casi sin contratiempos hasta que, aproximadamente a los cien kilómetros de Ciudad Juárez, se toparon con un retén aduanal que correspondía al final de la franja fronteriza, en donde revisaban tanto la carga como los papeles del camión y de los transportistas. A excepción de un pequeño extrañamiento por la carga y una sonrisa burlona de los oficiales aduanales, no tuvieron mayores problemas en ese primer trayecto de casi 6 horas. Al pasar la ciudad de Chihuahua, se detuvieron a desayunar en la cafetería de una gasolinera.

Los tres ordenaron un desayuno de huevos revueltos, frijoles y jugo. Cuando terminaron, el *Popochas* le preguntó a Roberto si quería un café, a lo cual asintió. La mesera les trajo los vasos de unicel con café y el *Popochas* sacó de la bolsa de su pantalón un pequeño paquete de píldoras color amarillo con blanco y le ofreció una a Roberto y otra a su esposa. Los tres, como en un ritual, abrieron las píldoras y vaciaron su contenido en los vasos. Comúnmente, a estas pastillas se les llama perico,

Una escalada en la violencia puso nuevamente a Ciudad Juárez en el mapa internacional como la ciudad más peligrosa del mundo.





## Un artista había decidido extraer del desierto 22 mil 500 kg de tierra, representando a cada una de las 450 mujeres asesinadas.

cotorros, una cartera o media tira y son en realidad anfetaminas con antidepresivos que son usadas por los transportistas para no dormir y poder cumplir los tiempos de entrega que los patrones les exigen. A partir de este momento, las condiciones del trayecto cambiarían drásticamente.

Una vez que terminaron su café compraron cigarros en la tienda y continuaron con su recorrido, dirigiéndose a Torreón, Coahuila, aproximadamente a 470 km de la ciudad de Chihuahua. Se detuvieron unas horas más tarde en el poblado de Jiménez, Chihuahua, para comprar otro vaso de café, otra media tira y comer algo en una “cachimba” —pequeños merenderos y restaurantes en los que los transportistas suelen detenerse— que ya conocían desde hacía mucho tiempo. A partir de ahí sólo se detuvieron para cargar diesel en la ciudad de Torreón, para luego atravesar durante toda la noche el estado de Durango y parte de Zacatecas. Para esos momentos, las anfetaminas comenzaban a tener un efecto que se asemejaba mucho a la paranoia en Roberto, quien sólo pensaba que sería mejor atravesar rápidamente este territorio que bien sabía él, estaba repleto de zetas.

Por el radio de onda corta iba comunicándose constantemente con el *Popochas*, pidiéndole que no se detuviera.

En algún momento de la noche, Roberto vio como el camión de su amigo comenzó a irse hacia el lado izquierdo de la carretera invadiendo el carril contrario, pero inmediatamente corrigió la dirección.

Al preguntarle por el radio si todo estaba bien, contestó la esposa del *Popochas* diciéndole que habían cambiado de lugares para que ella continuara el trayecto. Así, transcurrió el camino en una mezcla de ansiedad y paranoia, pero tranquila. La carretera se encontraba casi vacía y la noche era fresca y llena de estrellas.

Cuando el sol comenzó a salir ya se encontraban muy cerca del estado de Aguascalientes, pasando el poblado de San Pedro Piedra Gorda. El camión del *Popochas*, nuevamente conducido por él, tuvo una avería que los obligó a detenerse. Acostumbrados a economizar todos los gastos debido a sus bajos salarios, los camioneros suelen ahorrar dinero en casi todo; algunas veces brincándose casetas rodeando las autopistas por carreteras federales, con la compra de diesel clandestino llamado huachincol y, en el caso de las descomposturas, haciéndola ellos mismos de mecánicos. Roberto y el *Popochas* estuvieron alrededor de tres horas intentando solucionar una avería en el sistema de frenos de aire.

Cuando repararon el camión siguieron su camino, no sin antes detenerse a almorzar algo y volver a surtirse con varios cotorros. Durante todo el día atravesaron los estados de Aguascalientes, Zacatecas y parte de Guanajuato, entre paradas a comprar refrescos, cigarros, cotorros y uno que otro tentempié para calmar la poca hambre que los pericos les permitían. Cada vez que hacían una parada, revisaban el estado de sus llantas, intercambiaban algunas palabras y fumaban juntos un cigarro.

Poco a poco los estados de euforia, paranoia y presión por cumplir los tiempos pactados se mezclaban con mayor intensidad y frecuencia; siempre acompañados de su cajita musical —estéreo— e intercambiando información por radio con otros transportistas sobre el congestionamiento de las carreteras, retenes y accidentes. Al anochecer, Roberto sintonizó “El Club del Trailero”, programa radiofónico dedicado a este gremio y en el que se narran historias contadas por ellos mismos, así como música y otras secciones.

Acercándose a Querétaro se detuvieron para revisar sus camiones, particularmente los sistemas de frenado. El trayecto que tenían de frente era de constante descenso y se dieron cuenta de que el camión de Roberto estaba ligeramente inclinado hacia la izquierda debido a que la tierra se encontraba recargada sobre ese lado. Aprovecharon para comer algo más sustancioso, ya que el hambre comenzaba a ser más intensa y, de paso, descansar un poco.

Igual que antes, compraron café y una última media tira, que estimaron suficiente para continuar. Casi a las 10 de la noche reanudaron su camino, que de acuerdo a sus propias experiencias y al estado anímico y físico que tenían, era el más intenso del largo recorrido entre Ciudad Juárez y la Ciudad de México.

Roberto recordó el trayecto que hay entre el Estado de México y el Distrito Federal y lo peligroso que es para los transportistas, así que antes de subir abrió su caja de herramientas y sacó un desarmador que colocó a un lado de su asiento en caso de ser necesario. Así, el descenso desde Querétaro a la Ciudad de México añadió una carga emocional más, a la ya de por sí mermada condición que tenían Roberto y el *Popochas*.

Frenando constantemente con motor y encendiendo el freno de aire cada vez que el compresor lo permitía, recorrieron los poco más de 200 kilómetros que los separaban de su destino, cuidándose siempre de las curvas que hacían que el camión se ladeara aún más hacia la izquierda.

### Destino

Casi cuatro horas después llegaban a la colindancia entre el Estado de México y el DF, aumentando el estrés, el nerviosismo, la paranoia y la ansiedad de más de tres noches sin dormir y el consumo constante de anfetaminas.

Roberto empuñó el desarmador que había colocado junto a su asiento mientras pensaba que ante el eventual intento de alguien de despojarlo de su camión, no dudaría en clavárselo en la cabeza o el pecho. Y no era para menos, ese camión era su vida, el medio de subsistencia de su familia, la herencia de su padre y casi seguramente el lugar en el que moriría.

Con una mano, Roberto sostenía el desarmador y con la otra introducía las velocidades de su camión, intentando mantener una velocidad que le permitiera no detenerse en los semáforos que tenía delante. Procuraba mantener una distancia cercana a su amigo el *Popochas* pero, en cierto momento, su compañero no pudo continuar y se detuvo en un semáforo.

La adrenalina de Roberto subió de un solo golpe pues no podía detenerse, pero tampoco quería abandonar a su colega. Entonces redujo un poco la velocidad mientras veía rápidamente a ambos lados de la gran avenida. El *Popochas* decidió no detenerse más y continuar avanzando aunque el semáforo estuviera en rojo, eran aproximadamente las 3:30 de la mañana y no se veían policías por ningún lado. La suerte estuvo de su parte.

Continuaron avanzando así por otros 30 minutos hasta que tomaron el Circuito Interior de la Ciudad de México, en dirección al sur, donde se



encontraba el sitio en el que tendrían que dejar la mercancía. Aunque los niveles de estrés y ansiedad disminuyeron considerablemente al encontrarse a un par de kilómetros de su destino, no desaparecieron por completo debido al acoso de la policía del DF, quienes suelen extorsionarlos aún más que los policías de caminos.

Casi al dar las 4 de la mañana se acercaron al museo donde descargarían sus camiones, buscaron un lugar para estacionarse y, por fin, después de más de 2 días de trayecto, decidieron dormir un poco.

Una vez más, a pesar de contratiempos y distancias, Roberto vería a su familia hasta que tuviera que partir a recorrer las carreteras de este país, siempre con la esperanza de volver, sano, entero, con los huesos y los nervios y la sangre en su sitio.

Aún faltaban 6 horas para que pudieran descargar aquella tierra, la realidad de una ciudad devastada por la violencia.

Las actividades comerciales han sido la razón histórica por la cual muchas culturas se movilizan a distancias cortas, transfronterizas o interoceánicas.



## ÚBALE, HAY LUGARES! LA MERCED-SAN CRISTÓBAL-COMITÁN

Aquellos jóvenes con grandes mochilas en sus hombros, preguntaban —como si se refirieran a un lugar mítico— por los camiones baratos con destino al sureste del país.

Su tono de voz era bajo, tratando de pasar desapercibidos en el barrio de La Merced y, en efecto, apenas se percibía su andar con el enorme equipaje en las espaldas obstruyendo el paso.

Los vendedores ubicados sobre Circunvalación, acostumbrados a responder esa pregunta, les indicaron el lugar.

Caminaron algunas cuerdas hasta que un hombre se les acercó preguntando —Tuxtla, San Cristóbal, Comitán, ¿a dónde viajan?—.

¡La leyenda de los camiones baratos era cierta!

### La ruta que llegó para quedarse

El comercio requiere de la articulación de muchas actividades para llevarse a cabo, una de ellas es el transporte. Las actividades comerciales han sido la razón histórica por la cual muchas culturas se movilizan a distancias cortas, transfronterizas o interoceánicas.

Ya sea a pequeña o a gran escala, el comercio necesita medios para movilizar a personas y mercancías; sin embargo, se debe procurar un buen precio en el transporte para que el negocio sea rentable.

Siguiendo el aforismo “la necesidad es la madre de la invención”, existen comunidades de comerciantes que se han organizado para crear alternativas de transporte económicas. Un ejemplo es la ruta comercial entre Chiapas y el Distrito Federal, cuyo origen se remonta a los años 80.

En principio fueron comerciantes del estado de Puebla los que cooperaron para transportar ropa hacia el sureste. Con el paso del tiempo, el recorrido se extendió hasta el Distrito Federal. Hoy, las líneas que operan esta ruta han superado la decena. Además de mantener el objetivo comercial, desde hace 6 años, aproximadamente, han dado cabida al turismo.

En el barrio de La Merced, específicamente en la esquina de Circunvalación y Emiliano Zapata, se localiza el Hotel Antas, cuyo estacionamiento alberga los autobuses de distintas empresas de transporte chiapanecas.

La característica más importante de líneas como Aury, Leo, Diamante, Romo, Transportes Lacandonia, entre otras, es que son muy baratas. Los precios van de \$300 a \$450 dependiendo el destino, que puede ser Tuxtla Gutiérrez, San Cristóbal de Las Casas, Comitán de Domínguez, Teopisca, Villaflores, entre otros.

El precio también varía según la temporada, pues en épocas de alta demanda puede elevarse a \$500 o \$700, mientras que en la Terminal de Autobuses de Pasajeros de Oriente (TAPO) y en la Terminal del Norte, los pasajes del grupo ADO que van a los mismos destinos cuestan entre \$1,100 y \$1,700.

Todos los días, a partir de las 5 de la tarde, salen corridas rumbo al sureste, y entre 6 y 8 de la mañana arriban los autobuses a esta zona céntrica del Distrito Federal. La dinámica de la ruta se definió por la actividad de los comerciantes, ya que por la mañana se surten de mercancía en el Mercado de Mixcalco y sus alrededores, y por la tarde regresan a sus lugares de origen en Chiapas o en poblados intermedios.

Los precios van de \$300 a \$450 dependiendo el destino, que puede ser Tuxtla Gutiérrez, San Cristóbal de Las Casas, Comitán de Domínguez, Teopisca, Villaflores, entre otros.

Los comerciantes cuentan con proveedores de ropa o mercancías en el centro de la ciudad. Asimismo, tienen compradores para los productos que traen de la frontera sur. Los comerciantes aprovechan al máximo el flujo de mercancías y, por su parte, los transportistas se benefician del intercambio permanente.

El comercio ha generado una red de migración laboral entre Chiapas y el Distrito Federal, así como la dinamización de la economía local. Las empresas de transporte chiapanecas requieren de operadores, asistentes, encargados, etcétera, labores que por lo general son desempeñadas por personas originarias del estado sureño. Es común encontrarlos en el mantenimiento de los autobuses y dando informes sobre las corridas. Asimismo, los servicios de comida



Fotografía: CUARTOSCURO

Los comerciantes aprovechan al máximo el flujo de mercancías y, por su parte, los transportistas se benefician del intercambio permanente.



y hospedaje locales son utilizados por operadores y comerciantes, encadenando las actividades económicas en el comercio interregional.

#### Entre comerciantes y mochileros

Desde hace algunos años, la ruta comercial hacia el sureste se ha hecho famosa entre viajeros debido a su bajo costo. En este servicio el turismo es bienvenido, pero la preferencia es para los comerciantes y sus mercancías.

Más allá del gusto que provoca ahorrar dinero, algunos turistas se preguntan por qué varían tanto los precios entre las líneas de primera clase y las de comerciantes. Es una duda similar a la que generan los precios de la ropa y otros productos en época de liquidación en tiendas departamentales. La variación es tan grande que obliga a pensar en el verdadero precio de artículos y servicios.

Las oficinas de las líneas chiapanecas se localizan en el estacionamiento del Hotel Antas y con base en la información de los encargados se sabe que los autobuses son modelos recientes de marcas como Volvo e Irizar, cuentan con mantenimiento, son limpios, tienen baño, televisión y las comodidades de un autobús foráneo convencional.

Sin embargo, debido a su orientación comercial, la carga de mercancías es grande, no tienen asientos numerados y en ocasiones llevan a personas de pie. A pesar del énfasis que hacen los encargados en la experiencia de los operadores y en la cobertura del seguro de viaje, estas características pueden poner en duda la seguridad de los pasajeros.

La otra opción para el turismo es el servicio del grupo Autobuses de Oriente (ADO), empresa que domina el mercado de transporte en el sur y sureste de México y otros estados del centro; en específico, Campeche, Chiapas, Guerrero, Hidalgo, Distrito Federal, Michoacán, Morelos, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz y Yucatán.

En el caso de Chiapas, las ciudades a las que llega esta línea son Cintalapa, Comitán, Ocosingo, Ocozacoautla, San Cristóbal de Las Casas, Tapachula, Tonalá y Tuxtla Gutiérrez; pero los precios en este servicio —comparados con las líneas chiapanecas— se elevan radicalmente.

Con el fin de mantener presencia en el mercado, en la misma calle Emiliano Zapata, frente al Hotel Antas, se ubica una oficina de Ómnibus Cristóbal Colón (OCC) —la línea económica del grupo Autobuses de Oriente (ADO)— en la cual los precios son muy similares a las líneas chiapanecas.

#### Esperando mi camión...

Las actividades de grupo ADO se extienden al transporte foráneo de primera y segunda clase, transporte urbano, sector aeroportuario y mensajería. La empresa fundada en 1939 posee líneas como ADO, OCC, ADO Platino, ADO GL, Autobuses Unidos (AU) y Estrella Roja.

En los últimos años, el servicio de ADO ha sido cuestionado por los usuarios debido a la súbita cancelación de corridas, retrasos, cambio de horarios y el costo por kilómetro más elevado del país. Por si

fuera poco, no existen otras opciones de transporte hacia esta región, por lo que la competencia es nula. Aunado a esto, ADO se ajustó al incremento del IVA en 16% en sus boletos a partir de enero de 2014.

En México, el escenario de competitividad en el transporte de pasajeros es muy limitado. En el norte y noroeste el servicio está monopolizado por la empresa Estrella Blanca y asociadas; al sur, en el estado de Guerrero, la empresa Estrella de Oro posee la cobertura del territorio y de poblaciones aledañas. En el oriente, sur y sureste, grupo Autobuses de Oriente (ADO) es el único prestador del servicio.

Su crecimiento empresarial lo llevó a obtener la concesión para operar la línea 3 del Metrobús en la Ciudad de México y a incrementar la infraestructura de la división Turibus en Puebla, Mérida, Veracruz y Distrito Federal.

Con la desaparición del ferrocarril de pasajeros en 1995, las líneas de autobuses se fortalecieron al grado de lograr preponderancia en ciertas regiones. El sistema nacional de transporte de pasajeros recayó en los autobuses. Sólo hasta hace pocos años, las

líneas aéreas de bajo costo comenzaron a competir de manera incipiente con el transporte terrestre.

#### Consideraciones finales

El servicio de transporte de las líneas chiapanecas se originó como una alternativa económica para los comerciantes interregionales. Además de transportar mercancías, funcionan como servicio de paquetería entre ambas entidades y, recientemente, han dado cabida al turismo que busca opciones baratas para viajar.

La migración laboral del sur al centro del país se articula alrededor del comercio y el transporte, por lo que también funciona como una alternativa de trabajo paralela al intercambio de mercancías.

La variación de precios entre las líneas de comerciantes y las de primera es evidente, por lo que generan preguntas sobre el verdadero valor del servicio y la correspondencia entre precio y seguridad de los pasajeros.

Estos cuestionamientos se acentúan cuando se observa que empresas como ADO pueden participar en transportes de primera y segunda clase sin representar un cambio sustancial en el servicio.

Las actividades de grupo ADO se extienden al transporte foráneo de primera y segunda clase, transporte urbano, sector aeroportuario y mensajería.



Fotografía: CUARTOSCURO



# FLORES, CHIMBOS, COSITÍAS COMITÁN DE DOMÍNGUEZ

Por la carretera Panamericana, con rumbo hacia el sur, pasa uno San Cristóbal de las Casas. Sí, todo mundo sabe que San Cristóbal es maravilloso, pero uno lo pasa mientras el frío cala hasta los huesos; pasa uno Betania, Teopisca, donde es inevitable parar a comer y Amatenango con sus 25 mil topes y mucho bosque. De pronto pasa uno el cerro y aparece el bulevar, una tira de la misma Panamericana que se prolonga hasta la frontera y se va enterando de que se ha llegado a Comitán.

Para bien o para mal Comitán vive, en términos de afluencia turística, a la sombra de San Cristóbal, especie de capital de Los Altos de Chiapas. ¡Si en Comitán también se hace delicioso pan! ¡También se fundó en el siglo XVI! ¡También es folclórico!

Al margen de la vertiginosa actividad turística que cambia las fisonomías y las actitudes de los pueblos, Comitán vive del comercio y de actividades agropecuarias. Mantiene la vida tradicional —con las inevitables incursiones de la modernidad unificadora— y ofrece una experiencia cultural bastante notable. Basta escuchar a los nativos hablar. La población mestiza en la zona tojolabal ha desarrollado un acento melódico patente en el voseo —característico de Centroamérica— y los vocablos autóctonos que van de la alegoría sexual del *cotz* al cariñoso gentilicio: *cositía*.

Bueno, ya en Comitán —fundada en 1556 por la orden dominica, sobre el *Balún Canán* prehispánico, lugar de las 9 estrellas— hay que ir al mercado a desayunar: un *jocoatol* —atole de jocote— o granillo —atole de grano de maíz— debe usted tomar para acompañar un tamalito, un *panito* —diminutivo local de pan— o un *chinculguaj* —gordita de maíz con frijol. También hay *pozol* por si hace calor.

Y es que la gastronomía local es tan vasta que no cabe en la brevedad de este texto: butifarra —embutido sazonado con nuez moscada, canela y clavo—, frijol colorado con su respectiva tostada y queso fresco, el pebre, el cocido, chorizo, una gran variedad de tamales —de bola, de hoja, pitaúles (de frijol y hoja santa), patzitos de manjar— y muchos caldos y charolas más. Para merendar está el famoso hueso —chamorro muy sabroso—, pan compuesto y chalupas con su respectivo *picle* —curtido de zanahoria, palmito,



Fotografía: Augusto Mandujano

Comitán vive del comercio y de actividades agropecuarias. Mantiene la vida tradicional y ofrece una experiencia cultural bastante notable.



Fotografía: Augusto Mandujano

El trazado original consta de 9 barrios, que mantienen hasta hoy su identidad y sus fiestas, además de ostentar sus respectivas parroquias y sus casas con vistosas puertas y ventanas, tejados y orquídeas.



Fotografía: Augusto Mandujano

pimienta y chile—. Si usted quiere dulce coma un *chimbo* —dulce hecho de pan remojado en almíbar—, curtido de nanche, tableta de cacahuete o salvadillo —pan de salvado— con temperante —jarabe de azúcar cocido con clavo y canela. Para buen dormir, tómese un comiteco —destilado de agave local— o un más modesto *pox* —aguardiente de caña—. Luego descanse, que al otro día habrá otras cosas que comer.

Después de probar todo lo que ofrece Comitán para su paladar hay que recorrer sus calles y avenidas. La ciudad está reticulada con avenidas que la cruzan de norte a sur y calles de oriente a poniente. El trazado original consta de 9 barrios, que mantienen hasta hoy su identidad y sus fiestas, además de ostentar sus respectivas parroquias y sus casas con vistosas puertas y ventanas, tejados y orquídeas.

El barrio de La Pila es el primero, el más importante. Allí se fundó la ciudad, en el manantial que dio de beber a un puma que bajó de los montes, frente al cual se yergue la ceiba, árbol sagrado de los mayas. En la actualidad el manantial existe, estilizado, el puma se ha vuelto de piedra y la ceiba observa todo desde el centro de la plaza, que alberga la parroquia de San Caralampio, uno de los santos patronos de Comitán.

Otro barrio pintoresco y famoso es el de San Sebastián, en el sur. Su pequeña y discreta parroquia y su parque son agradables para pasar el día. El barrio es de gente trabajadora: talabarteros, sombrereros, madereros.

La Cruz Grande queda de subida, hacia el cerro de Quijá, habitáculo de pequeños comerciantes al borde de una barranca, llamada “voladero” por los paisanos.

San José es conocido por su iglesia de estilo neogótico y sus marimberos de renombre, como puede constatarse en la plazoleta en frente de la iglesia, a la vuelta de la Casa Museo Belisario Domínguez, el santo patrono político de Comitán, como Rosario Castellanos es su santa patrona literaria.

La parroquia del barrio de Guadalupe es el vínculo guadalupano entre los chiapanecos y el sur de la frontera. El emblemático tío Jul, famoso por sus huesos —los chamorros antes mencionados—, es vecino del barrio, un estupendo pretexto para pasearse por allí.

El centro está dominado por la imponente —y amarilla— catedral de Santo Domingo, edificación del siglo XVII. Alrededor de ésta tenemos la casa de la cultura Rosario Castellanos, el palacio municipal, portales de comercio y restaurantes y por último el teatro de la ciudad Junchavín. Poblado de cipreses, niños indígenas vendedores y boleros, se puede pasar una tarde agradable oyendo a la gente y respirando el fresco aire. En dicho parque, cuando hay fiesta, se escucha la marimba y hay verbena popular.

Los Altos no sólo son San Cristóbal, como se puede ver. Para el viajero, Comitán es un punto estratégico para moverse a la infinidad



de parajes cercanos. Los lagos de Montebello quedan a tan sólo 55 kilómetros. Más de cincuenta lagos de distintos colores y tamaños, custodiados por ejidatarios indígenas que ofrecen guía, alimento y cobijo. La cascada de El Chiflón, llamada así por un peculiar sonido del agua al caer, queda a 15 km con dirección a la zona cañera de Pujiltic. Se trata de 3 caídas de agua de gran altura, en tierra caliente. Todas las épocas del año se puede uno refrescar en el río mientras escucha el rumor de las aguas. En las cercanías de Comitán también encontramos zonas arqueológicas como Tenam Puente, Chincultic y Lagartero, esta última aledaña a los hermosos y diáfanos Lagos de Colón, a medio camino entre Comitán y la línea fronteriza.

Así que le recomendamos que usted, viajero, vea más allá de las grandes marquesinas de San Cristóbal y recale en el pueblo mágico de Comitán, centro geográfico de una gran experiencia cultural, ecológica y humana, donde el lenguaje, las costumbres, el paisaje y la comida lo harán sentir en otro mundo, fuera de lo cotidiano; un mundo raro y hermoso.



Fotografía: Augusto Mandujano



Fotografía: Augusto Mandujano



Fotografía: Augusto Mandujano

El barrio de La Pila es el primero, el más importante. Allí se fundó la ciudad, en el manantial que dio de beber a un puma que bajó de los montes, frente al cual se yergue la ceiba, árbol sagrado de los mayas.

Fotografía: CUARTOSCURO



# HACIA UN DESARROLLO URBANO BASADO EN LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

Instituto de Políticas para el Transporte  
y el Desarrollo en México<sup>1</sup>

Hasta el momento, las políticas de desarrollo urbano nacional no han tomado en cuenta la movilidad, razón por la cual las ciudades se han expandido con costos sociales y ambientales importantes. Ante ello, es necesario replantear la visión del desarrollo urbano para que se enfoque en generar

una movilidad incluyente, equitativa y sustentable para los habitantes de la ciudad. Esto quiere decir que se debe transitar hacia modelos y estrategias de desarrollo urbano en donde el caminar, usar la bicicleta y el transporte público sean los elementos alrededor de los cuales se genera el desarrollo de las ciudades. A esto se le conoce como Desarrollo Orientado al Transporte (DOT).

Cabe aclarar que la estrategia de DOT debe ser una de las principales herramientas de la política nacional de desarrollo urbano, mas no la única. Las ciudades también pueden requerir expandirse territorialmente, pero esto debe de realizarse bajo una planificación inteligente para reducir los efectos negativos de la expansión urbana. Ewing *et al.* (2007) señala que EE. UU. puede reducir de 7% a 10% sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) a 2050 si aplica una política de crecimiento inteligente, que implica compactar y redensificar sus ciudades. En el

caso de México, CTS-Banco Mundial (2008) estima, en un escenario conservador de expansión urbana, que implementar un programa de densificación generaría una reducción de emisiones de hasta 117 MtCO<sub>2</sub>e, 11,800 toneladas, de PM<sub>2.5</sub> y 855, 000 toneladas de NO<sub>x</sub> hasta 2030 en el sector transporte.

De igual manera, es importante aclarar que la reducción de contaminantes no es el único beneficio que se puede derivar del DOT, pues existen aún más beneficios simultáneos (desarrollo económico, reducción de accidentes, etcétera) si este tipo de estrategia de desarrollo urbano se aplica adecuadamente.

## Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)

El Desarrollo Orientado al Transporte es un modelo urbano que busca construir barrios en torno al transporte público. Un DOT normalmente tiene como elemento que define la estructura del barrio

El Desarrollo Orientado al Transporte es un modelo urbano que busca construir barrios en torno al transporte público.

Fotografía: CUARTOSCURO



<sup>1</sup> Publicado por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo en México en: *Desarrollo Orientado al Transporte. Regenerar las ciudades mexicanas para mejorar la movilidad*. 2012.



Fotografía: CUARTOSCURO

Duplicar la densidad poblacional alrededor del transporte público incrementa el número de pasajeros en 60%.

una estación de autobús, BRT, o metro, que está rodeada de un desarrollo compacto y de alta densidad, y con buena infraestructura peatonal y ciclista. Este tipo de desarrollos pueden construirse alrededor de nuevas estaciones de transporte público, pero también se puedan dar con cambios graduales en zonas donde éste ya exista.

Hickey (2013) señala que un DOT requiere alta densidad, inversión en infraestructura, vivienda dirigida a diversos niveles de ingresos, oportunidades de empleos y amenidades a distancia caminable del transporte público, y se le considera asequible cuando la inversión permite beneficiar por igual a todos los niveles de ingresos de la población.

La cercanía al transporte público masivo es básica para los DOT; se recomienda que éste se encuentre a una distancia no mayor a 800 metros a pie, para promover que no se utilice el automóvil. No obstante, el éxito de un DOT no se garantiza con

la sola presencia de transporte público. De acuerdo con Chatman (2013), es indispensable la construcción o presencia de unidades pequeñas de viviendas (en renta o propias) con una menor disponibilidad de estacionamiento (dentro y fuera de calle), con una buena provisión de servicios de autobuses, con empleos, vivienda y comercios a distancia caminables, proximidad al centro y alta densidad de empleos en la región. En otras palabras, un DOT también implica estrategias de desincentivo del uso del automóvil, junto con densificación, usos de suelo mixtos y alta accesibilidad peatonal a bienes y servicios.

Así, el DOT permite reducir la necesidad de viajar largas distancias para acceder a los bienes y servicios que se necesitan, así como reducir el uso del auto y la congestión vial. De esta forma, promueve el uso de modos de transporte sustentable y reduce la emisión de contaminantes, que dañan la calidad del aire y producen el calentamiento global. Al

Un DOT normalmente tiene como elemento que define la estructura del barrio una estación de autobús o metro que está rodeada de un desarrollo compacto y de alta densidad, y con buena infraestructura peatonal y ciclista.

promover un desarrollo compacto y denso, el DOT hace un uso más eficiente del suelo. Otros beneficios también incluyen la mejora en la seguridad vial, el espacio público y la habitabilidad, lo que promueve el desarrollo económico local y la renovación urbana.

### Beneficios del Desarrollo Orientado al Transporte

Es necesario considerar que los beneficios del DOT puedan ser varios y que éstos se encuentran muchas veces encadenados, lo que implica que para que uno se cumpla, otro se debió cumplir con anterioridad. En este sentido, dar cuenta de estos beneficios y sus mecanismos de transmisión es necesario para que al momento de impulsar el DOT se tome en cuenta cada uno de estos elementos y así alcanzar el máximo beneficio social.

Dado que en México no existen experiencias de DOT ni estudios al respecto, se utilizan referencias internacionales para exponer sus beneficios, siendo la principal fuente la Transportation Research Board (TCRP, 2004), que ha resumido los mismos con base en experiencias de Estados Unidos y los ha clasificado en beneficios primarios y secundarios, siendo los primeros los que determinan a los segundos. A continuación se exponen cada grupo de beneficios, añadiéndose referencias extras para complementar lo resumido por TRCP (2004).

Los beneficios principales son 6:

1. *Incremento de pasajeros en los sistemas de transporte público.* En ciudades donde se ha implementado el DOT, una parte importante de la población vive y trabaja cerca de estaciones de transporte público, lo cual aumenta las posibilidades de que utilicen estos sistemas. Por ejemplo, en Copenhague 57% de la población vive a 1 km o menos de una estación, mientras que en Hong Kong este porcentaje es de 75%. Éste es el principal beneficio generado por el DOT, del cual se desprenden la mayor parte de los demás beneficios, lo que se refleja directamente en mayores ingresos por pasaje a los sistemas de transporte público, garantizando su viabilidad financiera. Ahora bien, no existen referencias adecuadas para México al respecto, dado que este enfoque no se ha aplicado



Fotografía: CUARTOSCURO

para el desarrollo de las ciudades en nuestro país. Aun así, las referencias sobre Estados Unidos, demuestran los siguientes beneficios (TCRP, 2004):

- a. Duplicar la densidad poblacional alrededor del transporte público incrementa el número de pasajeros en un 60%.
- b. Hay entre 5 a 10% más pasajeros en zonas con usos mixtos y con diversidad poblacional.
- c. Hay 20% más pasajeros en estaciones en zonas con tramas urbanas de retícula y caminables.
- d. La posibilidad de usar el transporte público se incrementa cinco veces si la distancia a la estación es corta.

2. *Oportunidad de desarrollos conjuntos entre el gobierno y la iniciativa privada.* Esto abre la posibilidad de que los desarrolladores privados cubran parte o la totalidad de la infraestructura y la operación del transporte público, permitiendo generar ahorros a la administración pública. Del mismo modo, existe la posibilidad de implementar técnicas de captura de valor, como impuestos prediales nuevos, que permitan al gobierno financiar más obras públicas (TCRP, 2004). En este sentido, el ejemplo de Hong Kong es emblemático,

pues la compañía público-privada MTRC financia la infraestructura del sistema metro solamente a través de la captura de valor de las propiedades que desarrolla cerca del transporte público.<sup>2</sup>

3. *Revitalización de barrios.* Los proyectos DOT pueden ser catalizadores de cambio en una zona si son bien implementados y se asocian a otras políticas públicas referentes a empleo, vivienda, seguridad, etcétera. Es importante recalcar que el incremento de uso del transporte público no revitaliza un barrio o zona de la ciudad por sí mismo. Para esto se requieren otras intervenciones urbanas y de política social que permitan recuperar zonas en obsolescencia o deprimidas. Esto queda claro en el caso de Medellín y su metrocable,<sup>3</sup> el cual permitió

implementar una serie de políticas sociales desde microcréditos, políticas de vivienda y de cultura, para eliminar la pobreza de los barrios

4. *Generación de crecimiento y desarrollo económico.* Un buen desarrollo DOT puede detonar el crecimiento y desarrollo económico,<sup>4</sup> pues atrae inversión, genera empleos y a su vez aumenta las ventas de los negocios en la zona DOT (TRCP, 2004). Es importante subrayar que, dependiendo del enfoque del DOT, se pueden generar mejores empleos y mejores opciones de movilidad, que permitan una distribución de la riqueza más equitativa, y con ello generar desarrollo económico; de lo contrario, sólo se crea un crecimiento económico con impactos limitados

La cercanía al transporte público masivo es básica para los DOT; se recomienda que éste se encuentre a una distancia no mayor a 800 metros a pie, para promover que no se utilice el automóvil.



Fotografía: CUARTOSCURO

<sup>2</sup> Otras referencias pueden ser consultadas en Medina (2003).

<sup>3</sup> Es un sistema de transporte masivo basado en un cable aéreo del tipo de un teleférico.

<sup>4</sup> Es importante diferenciar entre crecimiento y desarrollo económico. El primero sólo implica un aumento de la actividad económica debido a una mayor generación de valor agregado, más no distribución de éste. Mientras tanto, el desarrollo económico implica que la nueva generación de riqueza conlleva una distribución equitativa en la sociedad, lo cual conlleva una reducción de la pobreza y mejores niveles de vida para toda la población.

El DOT permite reducir la necesidad de viajar largas distancias para acceder a los bienes y servicios que se necesitan, así como reducir el uso del auto y la congestión vial.



Fotografía: CUARTOSCURO



Fotografía: CUARTOSCURO

sobre la población. El impulso de un desarrollo económico se da en los casos de los DOT diseñados para ofrecer vivienda asequible, espacio público, usos culturales, comerciales y algún tipo de nodo económico especializado (ej. tecnología).<sup>5</sup>

5. *Incremento de viviendas asequibles.* Un DOT puede ser útil en la provisión de vivienda asequible o de interés social de tres maneras. Primero, al permitir la verticalidad e incrementar las densidades puede reducir los costos de la vivienda. Segundo, al reducir la dependencia del automóvil es posible escatimar en la construcción de estacionamientos y con ello se puede generar una reducción del precio de la vivienda. Para Estados Unidos, se estima que esta reducción puede ser de 16% del precio de la vivienda (TCRP, 2004). Tercero, al reducir los gastos en transporte y, especialmente en automóvil, estos ingresos pueden ser usados para el pago de las hipotecas. La reducción variará dependiendo de la estructura de costos de cada país y ciudad. También es posible llevar a cabo una política explícita de construcción de vivienda social a lo largo de corredores de transporte. Por ejemplo, el gobierno de Curitiba compró terrenos a lo largo de los corredores de BRT y los destinó exclusivamente para este fin. Así, se logró proporcionar vivienda a 17 mil familias.

6. *Incremento en el valor del suelo, rentas y en rendimientos inmobiliarios.* La localización y

accesibilidad es una de las razones fundamentales de la diferencia en el valor del suelo entre diferentes zonas. En Estados Unidos, se han registrado primas de valor de la tierra del rango del 25 al 100% en desarrollos DOT (TCRP, 2004). Agostini y Plamucci (2008) calculan que las viviendas localizadas en el área de influencia del metro de Santiago presentan un mayor valor promedio que las del resto de la ciudad, mientras que Debrezion et al. (2007), a través de un meta-análisis econométrico, concluyen que las propiedades comerciales cercanas a estaciones de tren y metro son 12.2% más caras que las residenciales.

Del mismo modo, es posible distinguir 10 beneficios secundarios del Desarrollo Orientado al Transporte que derivan de los beneficios primarios:

1. *Menor uso del auto y reducción de sus externalidades negativas:* contaminación ambiental, emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), congestión vial, ruido, accidentes, ruptura de lazos sociales, entre otros. Esta reducción se logra por un mayor uso del transporte público y los modos no motorizados.

a. Litman (2011) estima una reducción del 4% del uso del automóvil en ciudades que cuentan con buenos sistemas de metro o tren de pasajeros debido a dos efectos: incentivar el cambio de automóvil a estos sistemas y reducir la propiedad de automóviles entre las familias que habitan alrededor de las estaciones.

<sup>5</sup> Para ejemplos más específicos de proyectos enfocados a generar desarrollo económico a nivel internacional véase Medina (2003).



b. Bento *et al.* (2003) estima que un incremento del 10% de la red del metro reduce 4.2% el uso del automóvil en EE. UU.

c. Ewing *et al.* (2008) señalan que en barrios con buen sistema de transporte público, las personas reducen sus millas de viaje en automóvil de 20 a 40%.

d. En el caso de Curitiba, Brasil, ciudad líder en la implementación del DOT, se ha encontrado que las personas manejan 50% menos en comparación a Brasilia, caracterizada por su infraestructura vial orientada al automóvil (Santos, 2011). Así, en este tipo de desarrollos se emite 50% menos de CO2 (Magalhães, 2009).

II. *Reducción de costos de calles y otras infraestructuras.* Al reducir la expansión de las ciudades, se pueden reducir en el corto plazo los

Los proyectos DOT pueden ser catalizadores de cambio en una zona si son bien implementados y se asocian a otras políticas públicas referentes a empleo, vivienda, seguridad, etcétera.

gastos de proveer calles, agua, drenaje y otras infraestructuras en 25% (TCRP, 2004).

III. *Incremento en ventas minoristas.* Este beneficio deriva del incremento de pasajeros, de la densidad y del mismo DOT (TCRP, 2004). El incremento puede variar y dependerá del tipo de negocios que sean instalados en el desarrollo.

IV. *Reducción de la expansión urbana y conservación del espacio.* La expansión urbana absorbe suelos que son ecológicamente valiosos, ya sea por los servicios ambientales que proveen, o bien por la producción de alimentos que se da en ellos. Concentrar las densidades cerca del transporte público reduce este efecto; del mismo modo, al estar dentro de la ciudad, los desarrollos compactos ocupan de 60% a 90% menos espacio que los expandidos (TCRP, 2004).

V. *Reducción del crimen.* Este efecto se genera al concentrar los servicios de seguridad pública en un territorio menor (TCRP, 2004). Además, al incrementar la vida en las calles y al mejorar el espacio público, existe mayor presencia de “ojos” en las calles, por lo que se incrementa la vigilancia del lugar y se reduce la facilidad para cometer crímenes. Jacobs (1961:44) señala “esto es algo que todo mundo sabe: una calle bien usada es apta para ser segura. Una calle desierta es apta para ser insegura”.

VI. *Incremento del capital social y en la participación pública.* Se ha estimado que por cada 10% de reducción en el tiempo de manejo, existe un incremento del 10% en la participación cívica (Putnam, 2000).

VII. *Incremento en la recolección de impuestos.* Con los DOT, una pequeña área puede generar muchos impuestos locales, como predial, permitiendo mejorar las finanzas públicas de la ciudad. Esto no sucede cuando la expansión territorial concierne a diversas administraciones locales, pues los impuestos generados se dividen entre muchas administraciones, reduciendo la eficiencia de la recaudación y del gasto público (TCRP, 2004).

VIII. *Reducción de costos relacionados con la construcción de estacionamiento.* Los DOT pueden prescindir de lugares de estacionamiento o reducirlos, ya que las personas principalmente se mueven caminando, en bicicleta y en transporte público. Eliminar cajones de estacionamiento puede reducir los costos de construcción hasta en 16% (TCRP, 2004).

IX. *Aumento de la actividad física.* Las personas que residen o trabajan en un DOT tienen una mayor actividad física al caminar o usar la bicicleta para llegar al transporte público en el mismo desarrollo.

Esto tiene beneficios sobre la salud de las personas, pues se estima que tienen 10% menos de probabilidad de ser obesos en comparación con las personas que viven en desarrollos extendidos. Esto repercute en menores gastos de salud pública relacionados con la obesidad (TCRP, 2004).



Al reducir los gastos en transporte y, especialmente en automóvil, estos ingresos pueden ser usados para el pago de las hipotecas.

X. *Aumento de acceso a recursos humanos.* Las empresas se benefician de estar cerca del transporte público, ya que sus empleados puedan desplazarse más rápido a sus trabajos, lo cual reduce tanto el estrés como el cansancio que ocasionan los traslados. Por ejemplo, en Hong Kong, 84% de los empleos se encuentra a 1km o menos de estaciones de transporte, mientras que en Copenhague, esta cifra asciende a 61%. Así, las empresas se benefician tanto de una mayor productividad laboral, como de menores costos relacionados a la cercanía a otros negocios, la reducción del tráfico y la necesidad de proveer menos cajones de estacionamiento (Sadler y Wampler, 2013).



#### Referencias:

- Agostini, Claudio y Gastón Palmucci. “Capitalización heterogénea de un bien semi público: el metro de Santiago.” Cuadernos de economía 45, 2008.
- Bento, Antonio, Maureen Cropper, Ahmed Mobarak y Katja Vinha. “The Impact of Urban Spatial Structure on Travel Demand in the United States.” *Review of Economics and Statistics* 87, 2003.
- Chatman, Daniel. “Does TOD Need the T?” *Journal of the American Planning Association*, 2013.
- Dávila, Julio. *Movilidad Urbana y Pobreza: Aprendizajes de Medellín y Soacha*. Colombia. Bogotá: Universidad de Colombia, 2012.
- Debrezion, Ghebreegziabher, Eric Pels y Piet Rietveld. “The Impact of Railway Stations on Residential and Commercial Property Value: A Metaanalysis.” *Journal of Real Estate Finance and Economics* 35, 2007.
- Ewing, Reid, Keith Bartholomew, Steve Winkelmann, Jerry Walters y Don Chen. *Growing cooler: the evidence on urban development and climate change*. Washington: Urban Land Institute, 2008.
- Hickey, Robert. *The Role of Community Land Trusts in Fostering Equitable, Transit-Oriented Development: Case Studies from Atlanta, Denver, and the Twin Cities*. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy, 2013.
- Jacobs, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*. Nueva York: Random House, 1961.
- Lerner, Wilhelm. *The Future of Urban Mobility*. Frankfurt: Arthur D. Little, 2011.
- Litman, Todd. *Rail Transit in America. A Comprehensive Evaluation of Benefits*. Victoria, Canada: Victoria Transport Policy Institute, 2011.
- Medina, Salvador. *Reciclaje y reaprovechamiento de nodos de transporte*. Tesis para obtener el grado de maestría en urbanismo en la Universidad Nacional Autónoma de México, 2013.
- Putnam, Robert. *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*. Nueva York: Simon & Schuster, 2000.
- Sadler, Bill y Elizabeth Wampler. *A station area typology of economic opportunity: A guide to better connecting transit, jobs and workforce development in the Denver Region*. Reconnecting America, 2013. 25 de junio de 2013.
- Santos, Evandro. *Curitiba, Brazil: Pioneering in Developing Bus Rapid Transit and Urban Planning Solutions*. Saarbrücken, Alemania: Lambert Academic Publishing, 2011.
- TCRP. *Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects*. Washington: Transportation Research Board, 2004.

Las deficiencias y los costos altos del transporte público mexiquense son de sobra conocidos y hasta legendarios.



Fotografía: CUARTOSCURO

# E

## L CAOS VIAL

### MEXIQUENSE

#### DILIGENCIAS Y BANDOLEROS

A l ver en las películas de vaqueros —los llamados *western*— escenas de diligencias llenas de polvo, con asientos incómodos, en condiciones climáticas adversas, transitando por caminos en malas condiciones que recorren lugares desolados, con el riesgo de ser víctimas de forajidos, es común que se piense en una época lejana en el tiempo y el espacio. Es decir, eso sucedió muy lejos, hace mucho tiempo y no hay manera de experimentarlo.

#### La realidad es diferente

En la actualidad es posible recrear ese escenario y vivir esas aventuras, basta con subirse a una unidad de transporte público —sea taxi, combi, microbús, camioncito o, en fechas recientes, el flamante Mexibús— y enfilarse hacia los parajes inhóspitos y desolados de Ecatepec, Naucalpan, Nezahualcóyotl, Tlalnepantla, Toluca o cualquier otra zona del Estado de México. Avenidas principales como la Vía Morelos, la Vía Gustavo Baz, Vicente Villada, Mario Colín o el Paseo Tollocan, por no mencionar las calles aledañas y los barrios marginales, son escenario de grandes aventuras a cambio de una nada módica cantidad de dinero —pues el transporte público mexiquense es muy costoso—. A bordo de unidades antiquísimas llenas de fallas, descoloridas y ruidosas, conducidas por operadores que difícilmente fueron adiestrados para tal tarea —algunos incluso tienen pinta de no contar con la edad requerida para tramitar la credencial para votar— uno viaja con la posibilidad de encontrarse con bandoleros de carne y hueso.

Las deficiencias y los costos altos del transporte público mexiquense son de sobra conocidos y hasta legendarios. ¿Pero cuáles son sus fundamentos legales?

#### Marco jurídico

Por principio de cuentas, el servicio como tal depende de la Secretaría de Transporte Público del estado, que es la que lo regula y determina las concesiones a las empresas que así lo soliciten. Sus atribuciones y obligaciones están consignadas en la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, entre las cuales se encuentran regular las comunicaciones del transporte masivo, el desarrollo, la administración y el mantenimiento de la infraestructura vial, ver todo lo relativo a las concesiones de rutas —concurso, otorgamiento, modificación, revocación, etcétera—, así como determinar y aplicar las sanciones producto del incumplimiento de sus disposiciones.

Según el Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México las tarifas, entendidas como el precio unitario que el usuario paga por recibir el servicio de transporte y que le asegure que el servicio se prestará eficazmente, se dividen en tres tipos: general, que es una cuota fija por todo el recorrido de la ruta; diferenciada, que se paga por cada punto intermedio de la misma, y especial, cuando se trata de recorrer dos o más rutas.

#### Realidad cotidiana

El contraste entre lo que las leyes determinan y lo que se ve en las calles salta a la vista: el transporte público mexiquense es una colección de disputas verbales, físicas, legales e incluso armadas. En las noticias nacionales se suele encontrar información abundante sobre los enfrentamientos de bandas



Fotografía: CUARTOSCURO

Las tarifas se dividen en tres tipos: general, que es una cuota fija por todo el recorrido de la ruta; diferenciada, que se paga por cada punto intermedio de la misma, y especial, cuando se trata de recorrer dos o más rutas.



Fotografía: CUARTOSCURO

rivales del crimen organizado, pero hurgando en las noticias locales también puede encontrarse información acerca de otros enfrentamientos: los relacionados con las plazas del transporte público. Pero no es lo único anómalo, sino que las irregularidades y problemas son abundantes. Aquí una lista *incompleta*:

— El cobro excesivo del pasaje. Por poner unos ejemplos: en la zona del Valle de Toluca la tarifa fija de los autobuses es de \$9.00 y el “banderazo” de un taxi es de \$30.00, siendo considerado el transporte público más caro de Latinoamérica. En los municipios conurbados el pasaje mínimo de los “peseros” es de \$8.00 y el “banderazo” de un taxi oscila entre \$6.69 y \$8.25. En contraste, en el Distrito Federal el pasaje mínimo de los microbuses es de \$4.00, la tarifa de los llamados RTP es de \$5.50 y el “banderazo” de un taxi libre es de \$8.74.

— El exceso de concesionarios cubriendo una misma ruta, saturando la oferta. Sólo un ejemplo: en el tramo comprendido entre la zona de Indios Verdes, en el norte del Distrito Federal, y la zona de Ciudad Azteca y alrededores, en el Estado de México, brindan el servicio tres concesionarios diferentes. Lo anterior ocasiona que las carreteras sean insuficientes y se causen congestionamientos viales considerables.

— El acaparamiento de concesiones por parte de grupos como el movimiento antorchista —de Antorcha Campesina—, que ha ganado poder y se ha vuelto uno de los principales organismos de control dentro del sector del transporte público. Un ejemplo de estas disputas ocurrió el 5 de septiembre de 2012, cuando tuvo lugar un enfrentamiento entre antorchistas y otros transportistas del municipio de Chicoloapan, del que se derivó un bloqueo por parte de ese organismo en Nezahualcóyotl y una crisis de histeria colectiva en varios municipios del Estado de México.

— Ese mismo exceso de concesionarios suele ser motivo de competencias entre los mismos. Son famosas las “carreritas” con las que se busca ganar el pasaje a la unidad rival y que suelen ser causa de accidentes viales que ocasionan daños materiales y una cantidad elevada de personas fallecidas y lesionadas.

— Son también conocidas las peleas entre integrantes de las rutas, sea a puño limpio, con armas blancas o de fuego y las leyendas en los cristales de las unidades con mensajes que van desde el luto por la muerte de algún compañero hasta la exigencia de remoción de funcionarios, sean éstos antorchistas, de la Secretaría de Transporte o del gobierno estatal.

— Las condiciones de las carreteras. Como consecuencia de años de funcionamiento, la escasez de mantenimiento y el aumento poblacional que se refleja en el aumento de vehículos automotores, las



En la zona del Valle de Toluca la tarifa fija de los autobuses es de \$9.00 y el “banderazo” de un taxi es de \$30.00, siendo considerado el transporte público más caro de Latinoamérica.



En el tramo comprendido entre la zona de Indios Verdes, en el norte del Distrito Federal, y la zona de Ciudad Azteca y alrededores, en el Estado de México, brindan el servicio tres concesionarios diferentes.

carreteras estatales ya presentan deterioros muy serios, que se agravan con el aumento de rutas de transporte. Lo anterior sin mencionar los caminos no pavimentados, que en algunas zonas como el Valle de Toluca, hasta hace pocos años, correspondían a menos de 30%.

— Las condiciones de inseguridad para los pasajeros. Son comunes los casos de asaltos con violencia dentro de las unidades de transporte, en los que también suele haber heridos y muertos —que a veces incluyen a los asaltantes, pues muchos pasajeros han optado por viajar armados—. La Procuraduría General de Justicia del Estado de México reportó un promedio de 4.3 denuncias diarias por asaltos en transporte público en el periodo comprendido entre enero y agosto de 2012.

Otro factor de inseguridad es el propio recorrido, que resulta de la combinación de las malas condiciones en las que suelen encontrarse las unidades —ruidosas, contaminantes, con problemas de marcha, abolladas, etcétera— y la escasa o generalmente nula educación vial de los conductores, que desconocen el reglamento de tránsito o pasan por alto el reglamento interno de la ruta para la que trabajan.

### Opciones de transporte. Comentarios finales

Frente a este panorama se ha buscado poner en práctica algunas medidas por parte del gobierno estatal. El intento más notorio: la creación del

Sistema TransMexiquense Bicentenario, mejor conocido como “Mexibús”, que consiste en emular el sistema del metrobús con el uso de vehículos articulados que corren sobre carriles confinados expresamente para ellos —los BRT, siglas en inglés de “autobús de acceso rápido”—. Actualmente consta de dos líneas; la primera recorre los municipios de Ecatepec y Tecámac y empezó a funcionar en septiembre de 2010, la segunda se puso en marcha en 2013 y parte de Pantitlán hasta Chimalhuacán, pasando por el municipio de Nezahualcóyotl. Desde el año 2012, el Instituto de Políticas Públicas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés) se dedicó a estudiar el funcionamiento de la red de transporte público en la zona metropolitana. En vista de sus resultados ha propuesto un modelo con el que se propone construir hasta 30 líneas más en los próximos años en otras partes del estado.

Por otra parte y ante la opinión generalizada de que el transporte público no mejorará ni siquiera a corto plazo, muchas personas optan por seguir usando sus automóviles, con la consecuencia de ver paisajes repletos de vehículos ocupados por sólo un pasajero —dos por lo mucho—; pese a lo anterior ha cobrado cierto auge la práctica añeja conocida como *carpooling* o coches grupales, que consiste en compartir el automóvil y ofrecer transporte local y foráneo a cambio de compartir los viáticos; otros deciden usar medios alternativos, siendo el más socorrido la bicicleta, que ha cobrado auge y revestido de autoridad moral a quienes la utilizan.

Fuentes

Cárdenas Gutiérrez, Eusebio, *Transporte y exclusión en Toluca*, Estado de México, 2006, Redalyc, 28 de abril de 2014.

Carrillo Vergara, Mauricio, *Inexistencia de un método eficiente en la autorización del aumento tarifario en el transporte público del Estado de México*, 2011, Tesiunam, 28 de abril de 2014.

Montalvo, Tania L., *30 nuevas líneas de Metrobús y Mexibús para conectar a la Zona Metropolitana*, 2014, Animal Político, 28 de abril de 2014.

Mora Jurado, Carlos, *Análisis de la situación actual de la movilidad y el transporte público en la Ciudad de México*, 2006, Tesiunam, 28 de abril de 2014.



# NTE LA INSEGURIDAD, SER MÁS PREVENTIVOS Y MENOS REACTIVOS

**ANA ISABEL ALLENDE CANO**

**A**na Isabel Allende Cano nació el 29 de junio de 1983 en Ciudad Serdán, Puebla. Tiene el grado de licenciatura en Ciencias Políticas y Administración Pública, expedido por la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, y el de maestría en Gobierno y Administración, expedido por la Universidad Iberoamericana.

Su trayectoria política se ha desarrollado en el Partido Revolucionario Institucional (PRI). Entre otros cargos, desempeñó los de secretaria del Instituto de Capacitación y Desarrollo Político y presidente del Comité Municipal de su partido en su ciudad natal.

Actualmente es diputada de la LXII Legislatura y pertenece a las comisiones de Defensa Nacional y Protección Civil.

**Revista Cámara: ¿Qué edad tiene?**

**Ana Isabel Allende Cano:** Tengo 30 años.

**RC: ¿Cómo fue su incursión en la política?**

**AA:** Yo empecé en el Frente Juvenil Revolucionario, que es la institución en donde dan posibilidad a los jóvenes de entrar al PRI. Ahí tuve la oportunidad de participar en varios espacios dentro del partido en el Instituto de Capacitación, en donde nos vamos formando.

**RC: ¿Cuáles son los principios políticos con los que usted se identifica y cuál fue el momento clave para adoptarlos?**

**AA:** Lo que me atrajo y me hizo acercarme al Frente Juvenil fueron los principios de mi partido en los temas de libertad y de justicia social, lo que me ha sido útil a lo largo de toda mi carrera política. Cuando vas ampliando el panorama, los vas comprendiendo y vas entendiendo que, dentro de este esquema, es compleja la vida en sociedad. Pero conforme se va dando la evolución política y vas conviviendo

con posturas distintas, involucrándote, sumando, y tratando de llegar a acuerdos, te da un panorama muy amplio el respetar estos principios.

**RC: ¿Qué cargos ha tenido en las organizaciones políticas y cuál ha sido su aportación?**

**AA:** Desde que me inicié tuve la oportunidad de trabajar en el área de mujeres del Frente Juvenil Revolucionario y cuando empecé dentro del Instituto de Capacitación y Desarrollo Político (ICADEP), tuve la oportunidad de ser secretaria general en Puebla. Esto me dio la posibilidad de conocer mucho mi estado y de impartir cursos, lo que implica poder debatir con las personas en cada lugar a donde uno va. He tenido la oportunidad de estar como delegada en algunos estados por parte del Comité Ejecutivo Nacional del PRI, principalmente en Tlaxcala, además de apoyar sobre todo en cuestiones electorales.

**RC: Usted es miembro de las comisiones de la Defensa Nacional, Protección Civil y Seguridad Pública. ¿Por qué las eligió?**

**AA:** A lo largo de mi formación académica, siempre he tenido un interés especial por lo que implica el tema de la seguridad nacional y la formación de la agenda. Tuve la oportunidad, justo antes de que se diera la posibilidad de empezar esta campaña por la diputación federal, de trabajar en el área de seguridad pública, específicamente en el tema de la prevención del delito. Descubrí un mundo muy interesante que a veces no vemos, que es el de la vida de los policías que entregan su vida al servicio de la comunidad —con quienes a veces hemos sido muy ingratos—, de la misma manera en que lo hacen los militares. Esa convivencia y esa posibilidad de ir descubriéndolos en un esquema propositivo me

genera las ganas de querer aportar a través de estas comisiones, porque hemos dejado muchos rezagos.

**RC: ¿Cuál es su opinión de la actual Legislatura?**

**AA:** En primer lugar, es importante destacar que esta Legislatura ha sido *sui géneris*, en la que hemos tenido que generar acuerdos y propuestas de manera colectiva, la mayor parte del tiempo dentro de la agenda. Considero un valor muy importante lo que hemos podido discutir, porque creo que es la primera vez en la historia que se generan tantos consensos para sacar reformas políticas tan trascendentes como las que estamos haciendo hoy. Eso es un trabajo que hemos hecho de manera conjunta a través de las comisiones y, finalmente, también a través de los diversos grupos parlamentarios.

Al respecto de asuntos de interés nacional que han tenido una incidencia fuerte en mi estado está el de la influenza. Nos encontramos con que había una falta considerable de información, por lo que se presentó un punto de acuerdo para colaborar con la Secretaría de Salud y con el gobierno del estado de Puebla para generar una campaña de difusión e información sobre este tema y algunos otros. El de seguridad, por ejemplo, porque detectamos situaciones que no se estaban dando adecuadamente dentro del estado. Este punto de acuerdo generó un grupo de trabajo con el gobierno poblano en las áreas de seguridad, en donde los diputados que tenemos el contacto cercano con la gente de nuestras regiones ahora también tenemos el contacto directo con Seguridad Pública, con la procuraduría y con la policía federal e incluso con las áreas militares para poder marcar focos rojos de atención dentro de nuestros distritos y que se trabaje de mejor manera.

Lo que me atrajo y me hizo acercarme al Frente Juvenil fueron los principios de mi partido en los temas de libertad y de justicia social, lo que me ha sido útil a lo largo de toda mi carrera política.



En esta Legislatura hemos tenido que generar acuerdos y propuestas de manera colectiva, la mayor parte del tiempo dentro de la agenda.



**RC: Ya que está tomando el punto de seguridad pública, me gustaría saber cómo ve el panorama del país.**

**AA:** Creo que vamos avanzando poco a poco. Llegamos en un momento complejo en este tema de seguridad en sí, pero el cambio de estrategia que tiene hoy el gobierno federal sí me parece un acierto, porque nos permite atacar las acciones con inteligencia antes que con violencia. Tenemos que ser más preventivos y menos reactivos.

**RC: ¿Qué delitos están proliferando más y cómo se ha modificado el perfil de la delincuencia nacional?**

**AA:** Creo que sí ha habido una transformación en los delitos y eso es precisamente lo que genera esa percepción ciudadana de inseguridad. Un delito sumamente preocupante, debemos reconocerlo, es el del secuestro, que hoy en nuestro país y en el mundo es incluso un foco rojo. Creo que debemos de poner mucho más atención en las estrategias que se van utilizando en ese sentido. Tenemos grupos muy buenos y bien capacitados en esta cuestión. Se han resuelto muchos casos con éxito y hay que ir haciendo una mayor difusión entre la población porque es un delito preocupante.

**RC: Hablando de estrategias, ¿cuál es su opinión sobre las que se están llevando a cabo?, ¿cuáles son sus sugerencias?**

**AA:** Me parece un paso sumamente importante el tema de no mediatizar la seguridad como se había hecho en otras ocasiones. Tenemos que reconocer los problemas que tenemos. Aplaudo que se haya hecho ya a través de la Secretaría de Gobernación y de la misma presidencia de la república. Me parece muy importante el ver la seguridad y la inseguridad como temas transversales y generar otros programas alternos en materia social, la posibilidad de generar empleos, de dar a los jóvenes espacios para seguir estudiando, para ser emprendedores, para construir su propio futuro. Buena parte de que algún joven decida enrolarse en una situación delictiva tiene que ver con la sensación de que hay una falta de oportunidades. Esta estrategia transversal de

la seguridad creo que es bastante acertada y que, como lo decía hace rato, debemos ser más preventivos que reactivos.

**RC: ¿Cuál es su opinión con respecto a la detención de Joaquín “El Chapo” Guzmán?**

**AA:** Creo que es un parteaguas en la historia nacional. Era algo sobre lo que llevábamos muchos años de discusión en medios, en mesas, incluso en lo privado y que todo el mundo se preguntaba “¿dónde está el “Chapo” Guzmán?”, definitivamente el personaje del narcotráfico más emblemático de los últimos años en nuestro país. El hecho de que hoy haya sido detenido es una muestra clara para la ciudadanía de que se está haciendo el trabajo y se está haciendo de la forma correcta.

**RC: ¿Son reversibles los daños sociales ocasionados por el narcotráfico? ¿Cómo quitarles poder a estos grupos?**

**AA:** Creo que el hecho de perder un hijo, perder un padre o un familiar por cuestiones de narcotráfico definitivamente nunca será reversible, pero sí tenemos que comprender en ese esquema que debemos de ampliar un poco más los espacios para tratar adicciones, para tratar las cuestiones psicológicas de tener que vivir este proceso y de tener que ampliar los espacios de oportunidad para que se pueda tomar una decisión distinta a la que se ofrece a través de las organizaciones criminales. Hay que hacer conciencia de que es una puerta falsa, que no va a durar mucho tiempo el irse con la idea de que uno puede progresar en la vida a través de ese esquema. Es una campaña difícil, otros países ya la han vivido: un ejemplo muy claro es el de Colombia. Son algunos años que tardan en sanar poco a poco estas heridas, pero hay que hacerlo con programas muy puntuales.

**RC: ¿Cuáles son los problemas más importantes que ha encontrado en su distrito?**

**AA:** El mío es un distrito 80% rural. Entonces, la problemática más difícil siempre es la enfocada

a cuestión del campo. Desafortunadamente, nos hemos encontrado con que faltan programas de apoyo a la agricultura en el estado. Hemos estado haciendo un trabajo intenso en coordinación con los diputados del sector agrario, e incluso de otros partidos que se han sumado con iniciativas y propuestas para poder llevar programas federales y aterrizarlos en el ámbito municipal.

**RC: ¿Cuáles son las peticiones más frecuentes de la gente?**

**AA:** Sus peticiones van en el sentido de buscar proyectos que les puedan generar progreso, que puedan generar o detonar este desarrollo. Son proyectos agrarios y ganaderos en general, porque es lo que se trabaja en la región. También nos hemos encontrado con muchas peticiones para mejorar la infraestructura de las escuelas y de generar espacios para seguir estudiando porque la economía de las familias a veces no lo permite.

**RC: Cuéntenos cómo fue su niñez. ¿Qué influyó para que se dedicara a la actividad política?**

**AA:** En general creo que fue bonita, tranquila. Yo crecí en Ciudad Serdán, que es la cabecera municipal de mi distrito, estudié en un centro escolar con un sistema un tanto militarizado, donde además de las actividades educativas teníamos muchas actividades extraescolares. Me gustaba mucho participar en todas las que pudiera y eso me llevó a ir descubriendo un poco esa capacidad de liderazgo a la hora de organizar grupos. Eso también te va poniendo en la posición de ser un interlocutor con los directivos de la escuela. Sobre la marcha uno va dándose cuenta de que tiene esta vocación de poder representar y de servir al grupo. Cuando terminé la preparatoria y pensé en qué quería estudiar, pensé en Relaciones Internacionales, en Sociología, en áreas sociales como Derecho; pero finalmente, al ver los programas de estudio, me di cuenta de que yo tenía una vocación y una pasión impresionante por la política y decidí estudiar Ciencias Políticas y Administración Pública.

**RC: ¿Qué es lo primero que hace cuando va a Puebla?**

**AA:** Como hemos tenido una agenda apretada aquí en la Cámara, cuando vamos a Puebla es en giras exprés para tratar de atender a la mayor parte de la gente, tanto del distrito como del gobierno del estado, para poder construir algunos proyectos o para poder poner sobre la mesa algunos apoyos que se pudieron conseguir a través de la federación y pedirles que también se sumen y que abonen. Han sido días de trabajo muy intensos, pero siempre tratando de atender a la gente de la región.

**RC: ¿Algún platillo de la región que extrañe cuando viene al DF?**

**AA:** Hay varios, me gusta mucho comer. En mi región, en mi distrito en particular, hay unas tortillas con salsa y carne deshebrada que le llamamos “chalupas” y son muy buenas. Creo que las de mi región son las mejores de todo el estado y en Ciudad Serdán se comen solitas o las meten dentro de algo que nosotros les llamamos “pambazos” que es pan, pero lo hacen frito con lechuga, frijoles, y también puede ser carne deshebrada o pollo. Del lado de Tecamachalco, que todavía es parte de mi distrito, hacen unas famosas tortas de chalupa. Creo que es lo más característico y que además, cuando he tenido oportunidad de llevar visitas, siempre que regresan quieren comerlas.

**RC: ¿Qué le gusta hacer en su tiempo libre?**

**AA:** Procuero leer. Me gustan las novelas, aunque a veces el tiempo no nos da para tener lecturas recreativas. Tenemos que estar preparándonos de manera constante con temas para presentar dentro de las comisiones. Claro que me gustan las novelas, tengo estilos muy variados, me gusta Isabel Allende en general, hasta sus libros de cocina. Hay una escritora poblana muy buena que se llama Ángeles Mastretta, que me gusta mucho, al igual que Carlos Ruiz Zafón. Trato de mantenerme al día con libros sobre política y sobre todo sobre seguridad, sobre narcotráfico. En algunos foros me ha tocado la discusión con algunos compañeros del PRD sobre el tema de la legalización y de la regulación de drogas. Entonces, trato de estar al día también en esos temas.

**RC: Cuando concluya la legislatura, ¿qué proyectos tiene para futuro?**

**AA:** Siempre seguir aportando a mi partido en lo que yo pueda.





# CÁMARA DE DIPUTADOS LO MÁS RELEVANTE

En la primer sesión de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión, realizada el miércoles 7, diputados y senadores promovieron una reunión con el presidente del Consejo de la Judicatura Federal, Juan Silva Meza, a fin de discutir el tema de casinos y las relaciones que tienen sus representantes legales con los diferentes jueces y magistrados del Poder Judicial.

El martes 13, la Comisión Permanente autorizó un periodo extraordinario de sesiones para el miércoles 14 y el jueves 15, con el fin de desahogar el tema de las leyes secundarias en materia de reforma política electoral.

Así, los diputados avalaron, en sesiones extraordinarias, las leyes secundarias de la reforma político-electoral, con lo que se creó la Ley General de Instituciones y Procedimientos Electorales (Legipe), la Ley de Delitos Electorales y la Ley General de Partidos Políticos, con las que se establecerán las nuevas reglas de los procesos electorales y de la vida pública de los institutos políticos nuevos y de los ya establecidos.

Después de la sesión de Congreso General realizada en la Cámara de Diputados el miércoles 14, los diputados, en periodo extraordinario, discutieron y aprobaron la Ley General en Materia de Delitos Electorales.

Con esto, se establecerán sanciones de hasta 15 años de prisión a quien reciba, realice, destine o utilice dinero o aportaciones en especie a favor de algún candidato, precandidato o partido político cuando los fondos tengan un origen ilícito, exista una prohibición legal para ello o rebase los montos de campaña permitidos. Asimismo, se harán acreedores de 6 meses a 3 años a quienes compren votos. La misma sanción se aplicará para quienes pidan el voto con violencia o amenaza.

La reforma constitucional establece también que es motivo para anular una elección adquirir o comprar cobertura informativa o tiempos en radio y televisión en elecciones federales o locales.

El pleno de los diputados acordó reelegir a Gregorio Guerrero Pozas como contralor general del nuevo Instituto Nacional Electoral. Durante el debate algunos diputados de izquierda expresaron su desconfianza por avalar la reelección; sin embargo, la continuidad del funcionario en el cargo se aprobó por seis años más.

En una prolongada sesión, el jueves 15 se aprobó el dictamen con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Instituciones y Procedimientos Electorales; se reformaron y adicionaron diversos artículos de la Ley General del Sistema de Medios de Impugnación en materia electoral; de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación y de la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos, con lo que se reforzarán las instituciones y procesos electorales, candidaturas independientes y los medios de defensa electorales.

Con lo aprobado se dotará de mayor facultad al nuevo INE y se establecerán las reglas que regirán los comicios federales y locales a partir del 2015.

Al inicio de la sesión, diputados encabezados por el perredista Carol Antonio Altamirano mostraron letreros con la leyenda: "pensión vitalicia a magistrados, igual a soborno anticipado". Así se inició el debate en el que se discutió y aprobó, de última hora, una minuta enviada por el Senado sobre de una pensión de retiro para magistrados del Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación.

El miércoles 7, los diputados Abel Octavio Salgado Peña y Leobardo Alcalá Padilla, del PRI, presentaron un punto de acuerdo de urgente y obvia resolución para exhortar a la Secretaría de Salud a que incorporase en el esquema de salud y en el Plan Nacional de Desarrollo las unidades de especialidades médicas de enfermedades crónicas.

El tercer día de trabajo de la permanente —21 de mayo—, los legisladores de todos los partidos hicieron un reconocimiento al diputado priista Sergio Manzur Quiroga, quien pidió licencia para separarse de sus funciones y asumir un cargo en el gobierno del Estado de México.

La fracción parlamentaria del PRI de la Cámara de Diputados presentó una iniciativa de ley que modifica la fracción XXXI del artículo 209 de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación para que el haber de retiro de los magistrados se limite a dos años.

Sobre el mismo tema, diputados del PRD presentaron otra iniciativa con el fin de derogar la fracción XXXI y eliminar el texto "haber de retiro" de la misma Ley, ya que consideran que por falta de claridad podría interpretarse como el otorgamiento de una pensión vitalicia.

En otros temas, los legisladores aprobaron un punto de acuerdo en el que demandan al gobernador de Chiapas que capture y castigue a los autores intelectuales de la privación de libertad de la investigadora Julia Carabias.

En la última sesión del mes, se aprobó solicitar a las secretarías de Gobernación, Protección Civil y al Servicio Sismológico, entre otras instancias, que suscriban convenios a fin de que la alerta sísmica telefónica sea gratuita.

En otros asuntos, diputados y senadores exhortaron al Ejecutivo federal para que brinde protección a la periodista Carmen Aristegui, a su equipo de colaboradores, así como a la activista Teresa Ulloa, a fin de prevenir agresiones por los reportajes que han publicado sobre el dirigente priista en el Distrito Federal.

Finalmente, se autorizó que el presidente de la república, Enrique Peña Nieto, realice visitas de Estado a Portugal, El Vaticano y España, del 3 al 11 de junio próximo.



# DESDE EL CONGRESO

UNA VISIÓN PLURAL DEL PODER LEGISLATIVO



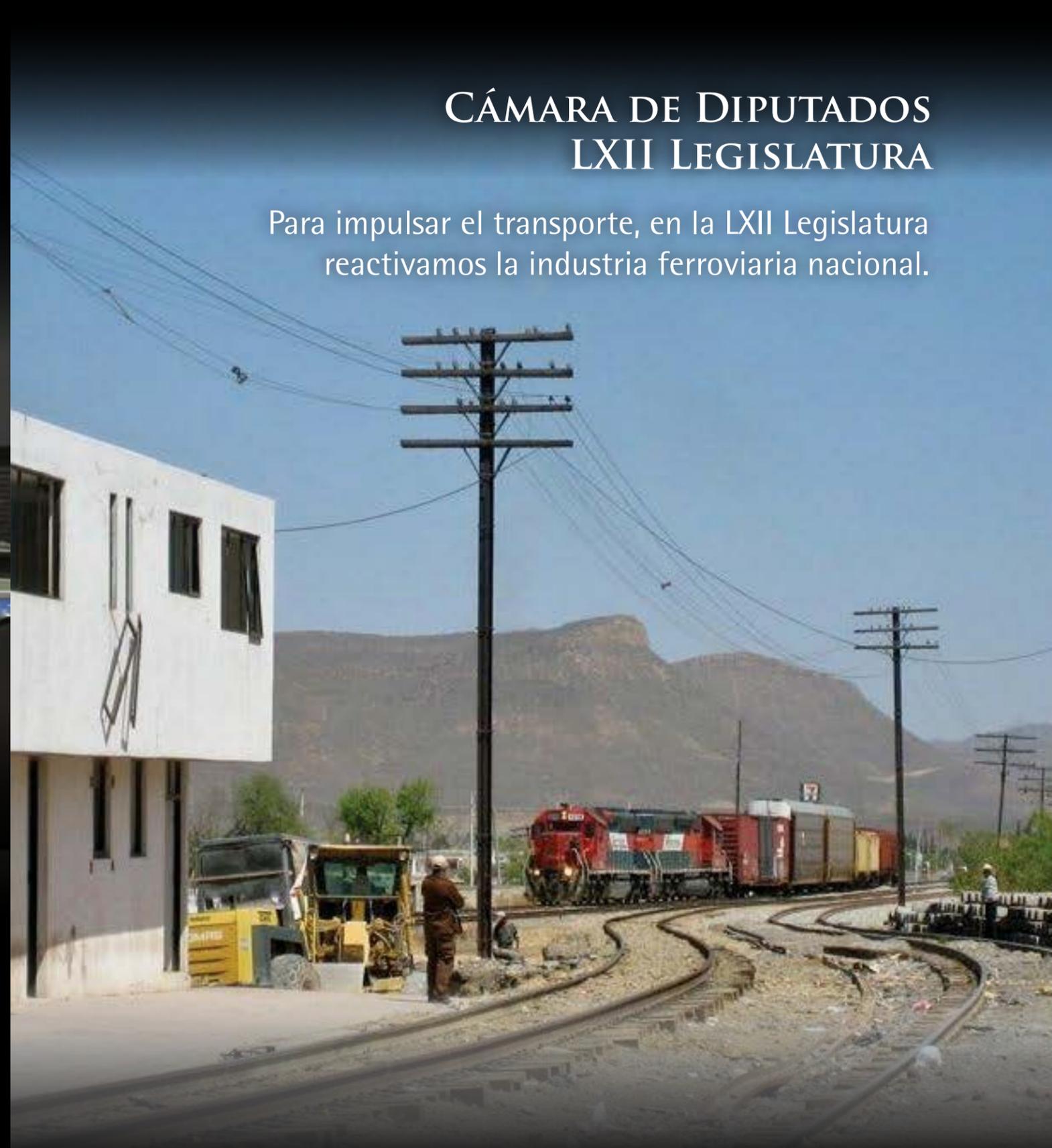
Conducido por Rafael Cardona  
Crónica con Miguel Reyes Razo

Transmisiones: miércoles 22:00 horas, repeticiones viernes y domingo 10:30 horas  
Canal del Congreso

CAMARA DE DIPUTADOS



#DESDEELCONGRESO



# CÁMARA DE DIPUTADOS LXII LEGISLATURA

Para impulsar el transporte, en la LXII Legislatura reactivamos la industria ferroviaria nacional.

CAMARA DE DIPUTADOS



@PRENSACAMARA

@MX\_DIPUTADOS





CAMARA DE DIPUTADOS



@PRENSACAMARA  
@MX\_DIPUTADOS

