



Espacios Públicos

ISSN: 1665-8140

revista.espacios.publicos@gmail.com

Universidad Autónoma del Estado de

México

México

Hernández Romero, Yasmín; Galindo Sosa, Raúl Vicente
Conflictividad por la operación del transporte público de pasajeros (modalidad taxi) en
conjuntos urbanos de Tecámac, Estado de México
Espacios Públicos, vol. 18, núm. 42, enero-abril, 2015, pp. 135-156
Universidad Autónoma del Estado de México
Toluca, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67639329006>

- [Cómo citar el artículo](#)
- [Número completo](#)
- [Más información del artículo](#)
- [Página de la revista en redalyc.org](#)



Sistema de Información Científica

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

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

Conflictividad por la operación del transporte público de pasajeros (modalidad taxi) en conjuntos urbanos de Tecámac, Estado de México

Surging conflicts from public transportation (taxis) in the urban centers of Tecámac, State of Mexico

Fecha de recepción: 26 de agosto de 2014

Fecha de aprobación: 13 de enero de 2015

*Yasmín Hernández Romero**

*Raúl Vicente Galindo Sosa**

RESUMEN

El presente artículo expone resultados parciales de una investigación sobre los conflictos surgidos en el transporte público de pasajeros, específicamente con organizaciones de la modalidad de taxi en el municipio de Tecámac, Estado de México, que buscan la operación en nuevos conjuntos urbanos, derivados de la reconfiguración urbano-espacial acaecida en esta zona. El hecho resulta relevante, ya que no se trata de espacios habitables que surjan de manera “natural” o irregular, sino de espacios que son resultado de un proceso de planificación urbana. Dicha indagación se llevó a cabo mediante investigación documental y hemerográfica, así como a través de entrevistas a actores involucrados. Dentro de los resultados obtenidos se encontró, como conclusión parcial, que no existe una articulación adecuada entre la planificación urbana con la planeación del servicio público de transporte; además de que, las proyecciones urbanas no toman en cuenta los conflictos que pueden resultar de los procesos de interacción social entre actores locales –viejos y nuevos–.

PALABRAS CLAVE: conflicto, transporte público, Tecámac, taxi, Sierra Hermosa.

ABSTRACT

This paper displays the results of an exploratory research regarding the conflicts attributed to the public transportation (specifically in taxis) of passengers in Tecámac, State of Mexico. The purpose of this document is to trace the operability of public transportation that derived from the formation of new urban clusters. This topic is very relevant because these new trends are attributed directly to the redistribution of urban spaces through urban planning and not from random formation of settlements. The sources of this investigation were official documents and newspaper articles as well as interviews with relevant social actors. Among the obtained results, we partially concluded that there is not proper planning coordination between urban settlements and the public transport service. Moreover, urbanization projects do not take into account the conflicts that may arise from the processes of social interaction between old and new local actors.

KEY WORDS: conflict, public transportation, Tecámac, taxi, Sierra Hermosa.

* Universidad Autónoma del Estado de México, Campus Zumpango, México. Correo-e de contacto: yasmin_h_r@hotmail.com

INTRODUCCIÓN

Hoy en día, resulta común observar localidades conurbadas a ciudades centrales, cuya dinámica “natural” se ve modificada por un proceso de urbanización acelerado, impulsado por la construcción de grandes proyectos habitacionales a cargo del capital privado. En dichas localidades tiene lugar una reconfiguración social, económica y política a partir de los nuevos usos del suelo. Nuestro interés es destacar que, en dicho proceso, los actores –viejos y nuevos– juegan un papel central en la configuración del desarrollo urbano. De entrada, nos oponemos a aquellas posturas reduccionistas que conciben a éste como resultado de las políticas públicas implementadas por el gobierno en turno e ignoran la interacción con los actores; quienes pueden enfrentarse, oponerse, o resistirse a las proyecciones públicas.

Un aspecto poco analizado son los conflictos relacionados con la apropiación del espacio para la explotación económica del servicio de transporte público en los nuevos conjuntos habitacionales. El hecho resulta relevante, ya que no se trata de espacios habitables que surjan de manera “natural” o irregular, sino de espacios que son resultado de un proceso de planificación urbana en el que participan diversos niveles e instancias de gobierno. Por ello, la existencia de estos conflictos alerta sobre un foco rojo que lleva a plantear algunas interrogantes como: ¿Por qué proliferan los conflictos de este tipo en las nuevas zonas de desarrollo urbano? ¿Existe una reglamentación adecuada que favorezca la integración de la planificación urbana y

el transporte? ¿De qué manera influyen las condiciones estructurales y los actores locales en la configuración del conflicto?

Debido a que el transporte público de pasajeros incluye una heterogeneidad de modalidades, organizadas y reguladas de manera distinta, hemos delimitado nuestra indagación a la conflictividad presentada en la modalidad de taxi. La elección de tal modalidad se deriva de la relevancia que adquiere para el funcionamiento de los nuevos conjuntos habitacionales al ser, en muchos casos, el único servicio público que se presta al interior de dichos conjuntos.

Para profundizar en el análisis del tipo de conflicto en mención, hemos tomado como referente empírico a los primeros conflictos para obtener el derecho a la prestación del servicio de transporte público, específicamente en el Conjunto Urbano Sierra Hermosa del municipio de Tecámac, perteneciente al Estado de México. El municipio se encuentra localizado al noroeste de dicha entidad y su importancia radica en ser uno de los seis municipios hacia los cuales se ha planeado redirigir el crecimiento poblacional en el Estado de México.¹

La indagación se llevó a cabo mediante investigación documental y hemerográfica. Asimismo, se recurrió a las bases de datos oficiales en torno a los conjuntos urbanos autorizados y a las concesiones de taxis otorgadas. La recuperación de la información del conflicto se logró por la entrevista a actores que en su momento participaron; esto es, de colonos, y de taxistas del Sitio San Diego y de otros Sitios.

¹ Lo anterior dentro del proyecto denominado “Ciudades Bicentenario” en el Estado de México, impulsado a partir de 2007.

Con fines expositivos hemos estructurado este documento en cinco apartados. En el primero, referimos algunas consideraciones en torno a la planificación urbana y los conjuntos urbanos, enfatizando en la parte normativa. En el segundo, se establece la relevancia que tienen los taxis en el Estado de México, su normatividad y organización. En el tercero, se presenta la correlación dada entre la emergencia de nuevos conjuntos urbanos y la conflictividad en el transporte público. En el cuarto, se muestran algunos aspectos geográficos y demográficos que permiten dar cuenta de la configuración espacial y poblacional de Tecámac, ya que estos son elementos concomitantes al dinamismo adquirido por el transporte público. En el quinto, se da cuenta de los factores que influyeron en el origen del conflicto generado en el transporte público de pasajeros en la modalidad de taxi, por la zona de explotación del fraccionamiento Sierra Hermosa. Finalmente, se presentan algunas conclusiones.

PLANIFICACIÓN URBANA Y CONJUNTOS URBANOS

El tema de la planificación en general y de la planificación urbana en particular ha sido motivo de diversas discusiones en el ámbito teórico. En algunos casos se le concibe de manera instrumental, como un medio para alcanzar ciertos fines; en otros, se convierte en el fin o guía para la acción. Asimismo, se le puede observar como una tarea del Estado; mientras que en otras acepciones se le considera como resultado de la participación

de múltiples actores como son: el Estado, el sector privado y la sociedad civil. También, puede observarse como un proceso neutral, atendiendo más a la parte procedimental (etapas de la planificación); o por el contrario como un proceso político, en tanto que supone la existencia de intereses distintos y relaciones de poder.

Pese a que la riqueza de enfoques de análisis resulta sumamente vasta (ver Rodríguez, 2011), poco se corresponde con las *formas de hacer* planificación urbana. En éstas, predomina una perspectiva lineal, vertical, y que deja fuera el carácter dinámico, complejo e imprevisible de la realidad. Lo anterior lleva a que, en la práctica común de la planificación urbana, se considere al usuario –habitante como un ente pasivo– en el proceso, el cual será el que disfrute de los resultados de un correcto diseño urbano a través del uso de los espacios. Sin embargo, esta perspectiva niega la capacidad de agencia del ser humano.

Sin profundizar en esta discusión teórica, debido a que rebasa el objetivo de este artículo, se parte de considerar que la planificación urbana supone un proceso para la ordenación y regulación del uso del suelo, en el que intervienen decisiones públicas en conjunción con otros actores –sean estos, sociedad civil o sector privado–, que conlleva el establecimiento de acuerdos o de negociación, en función de las condiciones estructurales –de carácter macro y micro–, y de las correlaciones entre actores.

Uno de los momentos de la planificación urbana es el proyectivo, que se objetiva en políticas, planes y programas. Dentro de las proyecciones de desarrollo urbano hemos considerado aquellas que tienen que ver

con el cambio en el uso del suelo para fines habitacionales, concretamente bajo la figura de conjuntos urbanos. Para entender qué son los conjuntos urbanos, es necesario referir brevemente el contexto en el que éstos se forman.

Cabe recordar que, en México, el sistema nacional de vivienda cobró impulso durante la década de los setenta del siglo xx. Sin embargo, será hasta la década de los ochenta y noventa que tiene lugar la producción de vivienda de interés social de forma masiva. Durante ese tiempo se pueden identificar dos momentos en la política de vivienda del país. El primero, tiene como sustento el modelo intervencionista del Estado. El segundo, se define a partir del modelo neoliberal.

Es precisamente en el segundo momento, cuando el Estado delega en el capital privado la producción de vivienda social, en el que se sitúa el desarrollo de la modalidad de los conjuntos urbanos. De esta manera, el INFONAVIT (Instituto del Fondo Nacional de Vivienda de los Trabajadores) y el FOVISSSTE (Fondo de la Vivienda del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado) dejan de ser desarrolladores de vivienda social; quedando su participación reducida al otorgamiento de financiamiento con créditos hipotecarios para adquirir vivienda. Sin embargo, el Estado sigue teniendo un rol central al dictar las medidas regulatorias de la política de vivienda y al ser vigía de su cumplimiento.

Lo proyectado en el Estado de México

El Estado de México constituye la entidad más poblada a nivel nacional, con 15 175 862

habitantes, de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2010 del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI). El exorbitante crecimiento poblacional, y los problemas derivados, se concentra en los municipios conurbados al Distrito Federal, lo que ha llevado a que desde la decisión pública se redireccione el crecimiento poblacional hacia otros municipios que también forman parte de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). De esta manera, su configuración socioeconómica se ha visto influenciada tanto por la cercanía geográfica con la capital del país como por la propia dinámica interna de la entidad.

La siguiente descripción resulta sumamente ilustrativa para entender la geografía económica en el Estado de México.

Su territorio está dividido en tres secciones, las dos primeras las componen las zonas metropolitanas con que cuenta el estado; la primera zona está representada por los municipios conurbados al D.F. que componen la ZMVM, y la segunda se constituye por los municipios conurbados a la ciudad de Toluca, es decir, la Zona metropolitana del Valle de Toluca (ZMVT), donde recae todo el poder político del estado. Por último, se encuentran franjas dejadas por estas metrópolis, es decir, todos aquellos municipios que no se encuentran geográficamente, económica y socialmente unidos a una conurbación. Además físicamente el Edo., presenta una forma amorfa no muy simétrica, ya que su territorio envuelve al D.F. haciendo que gran parte de los municipios queden aislados de su capital estatal (Toluca) esto condiciona que la atracción por suma necesidad recaiga en el territorio capitalino, ya que geográficamente

constituye una barrera de conexión con el centro de mando mexicano (Escobar, 2010: 117).

La saturación poblacional en la primera capa de los municipios conurbados a la Ciudad de México, principalmente Ecatepec, Nezahualcóyotl, Valle de Chalco, Tlalnepantla, Atizapán de Zaragoza, Cuautitlán Izcalli y La Paz, ha direccionado el crecimiento hacia la capa de municipios subsecuentes a través del impulso a grandes proyectos habitacionales. Uno de los más

recientes proyectos de desarrollo urbano en el Estado de México ha sido el Proyecto de Ciudades Bicentenario (PCB), que se pensó como un proyecto integral que combinaría el desarrollo urbano, económico, social y la protección al medio ambiente, bajo la modalidad de conjuntos urbanos. En este proyecto participan seis municipios: Tecámac, Zumpango, Huehuetoca, Jilotepec, Atlacomulco y Almoloya de Juárez, cuya proyección en cuanto al incremento poblacional puede observarse en el cuadro 1.

Cuadro 1
ESCENARIOS PREVISTOS CIUDADES BICENTENARIO.
INCREMENTO POBLACIONAL 2008-2020

<i>Municipio</i>	<i>Población</i> <i>2005</i>	<i>Increment. pob.</i> <i>2005-2008</i>	<i>Increment. pob.</i> <i>2011-2015</i>	<i>Increment. pob.</i> <i>2015-2020</i>	<i>Increment. pob.</i> <i>2008-2020</i>	<i>Población</i> <i>2020</i>
Almoloya de Juárez	126 163	23 143	33 172	48 754	105 069	231 232
Atlacomulco	77 831	16 519	23 244	32 915	72 678	150 509
Jilotepec	71 624	9 143	11 196	13 696	34 035	105 659
Huehuetoca	59 721	55 044	106 159	190 195	351 398	411 119
Zumpango	12 988	53 528	92 421	161 833	307 782	435 770
Tecámac	270 574	69 774	106 705	161 196	337 675	608 249
TOTAL	733 901	227 151	372 897	608 589	1'208 637	1'942 538

Fuente: Secretaría de Desarrollo Urbano del Estado de México, octubre 2008.

Tecámac es el municipio que geográficamente se encuentra más próximo al Distrito Federal; probablemente de ello se deriva su relevancia dentro del PCB.

Empero, se debe aclarar que, la relevancia dada a los conjuntos urbanos se encuentra establecida desde la exposición de motivos de la Ley de Asentamientos Humanos del Estado de México (LAHEM) de 1993. Los conjuntos urbanos surgen bajo la expectativa de corregir los efectos negativos

del crecimiento urbano. Lo anterior se puede observar en la exposición de motivos de la LAHEM. En dicho documento se menciona que:

El crecimiento del área urbana en los municipios conurbados del Valle de México primero, y hoy el que se experimenta en las metrópolis del Valle de Toluca, han generado la experiencia de que no basta normar el crecimiento urbano a través de fraccionamientos, condominios, subdivisiones, relotificaciones y usos del suelo por predios, para garantizar el ordenamiento urbano. Es necesario concebir grupos de usos del suelo y de redes de infraestructura, integrados entre sí y con el contexto urbano en que se ubican, a lo cual responde la creación del conjunto urbano... (pp. 7-8).

Los conjuntos urbanos son concebidos por el Estado como la panacea de los problemas de la urbanización. Esta forma de construir el espacio habitable supone un proceso de planificación, de acuerdo con la misma Ley. Dicha Ley, en su artículo 116, define al conjunto urbano como:

“... una modalidad en la ejecución del desarrollo urbano, que tiene por objeto ordenar o reordenar, como una unidad espacial integral, el trazo, las viabilidades públicas, la zonificación y normas de usos y destinos del suelo, la ubicación de edificios y la imagen urbana de un sector territorial de un centro de población...” (p. 55).

En teoría, señala Guzmán (s/f), un conjunto urbano establece una modalidad de hacer ciudad aunque en la práctica únicamente se hace vivienda. A lo anterior hay que adicionar que, los planes de desarrollo urbano del Estado de México privilegian que la cabecera municipal ya no sea la parte más poblada, ubicando los nuevos centros de población en localidades que requieren de la provisión de servicios o en zonas periféricas.² Con ello, se buscó que los fraccionadores y constructoras proveyeran de los servicios a los que está obligado el gobierno, a cambio de la autorización para la construcción y comercialización de vivienda y espacios comerciales.

Al establecerse predominantemente en las periferias, un factor fundamental de desarrollo espacial y económico ha sido el transporte público. Empero, se trata de un aspecto que no tiene una regulación específica que esté directamente relacionada con la planeación de estos conjuntos urbanos. La legislación mencionada contempla sólo servicios urbanos derivados del aprovechamiento de los espacios, como los estacionamientos, las zonas de esparcimiento o las vialidades. Por esta razón es que se considera que la falta de regulación en materia de transporte público durante el proceso de planificación urbana, y su consecuente ejecución, son precursores de la conflictividad entre transportistas.

² Por obvias razones, la lógica que priva en los desarrolladores de vivienda social (capital privado) es la de obtención de la máxima ganancia *versus* una lógica social. En ese sentido, los desarrolladores buscan tierra barata, la cual encuentran en la periferia o los terrenos ejidales y comunales. Sobre este punto cabe señalar que, con la nueva Ley agraria de 1992, la tierra ejidal adoptó una forma mercantil, favoreciendo la aportación de terrenos ejidales a proyectos de impacto urbano.

RELEVANCIA DE LOS TAXIS EN EL ESTADO DE MÉXICO

Hablar del sector transporte implica referirse al conjunto de instituciones, actores, recursos y servicios que participan en el traslado de personas o cosas. Dicho sector es susceptible de varias clasificaciones. Atendiendo al ámbito geográfico en el que se presta el servicio puede ser: urbano, suburbano, interurbano, rural e internacional. De acuerdo con el medio físico por el que se desplaza el transporte puede ser: terrestre, aéreo o marítimo. Otra clasificación se hace en función del modo de transporte, esto es: autobuses, trolebuses, tranvías, metro, autos particulares, taxis, por mencionar sólo algunos. En función de la especialidad se divide en: de pasajeros y de carga (Islas y Lelis, 2007).

Esta investigación se encuentra delimitada al modo o modalidad de taxi. La centralidad que tiene el transporte público, y de manera específica la modalidad de taxi en la dinámica y funcionalidad de los conjuntos urbanos, a la que se hace alusión en este trabajo, no es un hecho exclusivo del municipio que se tomó como caso de estudio. Investigaciones previas que dan cuenta de la participación del transporte público en la urbanización acaecida en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, refieren al servicio interno de las unidades de residencia a través de taxis, el cual se constituye en un elemento clave debido a las dimensiones de las unidades de residencia (en este caso conjuntos urbanos), y por ende a las distancias entre algunas

viviendas y la entrada principal (Negrete y Paquette, 2011).

En la jurisdicción del Estado de México, el transporte individual en automóvil de alquiler (taxi), es aquel que se presta en automóvil tipo Sedán para el transporte de hasta cuatro pasajeros, pudiendo ser de tres tipos:

- a) De sitio; que realizan cobro de tarifa por cada servicio de punto a punto, no por pasajero, y cuya peculiaridad es que tienen una base determinada por la autoridad de transporte.
- b) De radio servicio; en los que el cobro se realiza también por servicio, pero se contrata a través del servicio telefónico u otro medio electrónico de comunicación, o en la base autorizada. Para la prestación del servicio es necesario contar con frecuencia de radio otorgada por el Gobierno Federal, por ser el medio de enlace y control de los servicios.
- c) Sin base; donde el cobro también se realiza por servicio, pero con la diferencia que el vehículo no tiene autorizada base alguna, ni pueden realizarla, y el pasajero solicita el servicio con una señal al vehículo que encuentra sobre la vialidad. También se le conoce como Taxi Libre.

La regulación del transporte individual en automóvil de alquiler se determina de acuerdo con a la vía de comunicación que se utilice, pudiendo ser éstas de jurisdicción federal o local. Cuando se ubica sobre vías locales, es un servicio público de jurisdicción estatal por lo que se encuentra regulado por la normatividad local.³ De acuerdo con lo establecido en el

³ Para el caso del Estado de México, su normatividad se encuentra establecida en el Libro Séptimo del Código Administrativo y en el Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos.

Libro Séptimo del Código Administrativo, se trata de un servicio de tipo público que puede ser prestado por particulares o sociedades mercantiles legalmente constituidas, previa concesión del Estado. Es necesario aclarar que, si bien, el otorgamiento de concesiones en una atribución del gobierno estatal, en la operación de esta modalidad de transporte también hay una participación del gobierno municipal, quien da su opinión para el establecimiento de derroteros y lanzaderas.⁴

Así, los concesionarios del servicio público de transporte se sujetarán a lo dispuesto por las autoridades de transporte, en cuanto a territorios de operación, bases, tarifas. Hay que añadir que, la vigencia de las concesiones no podrá exceder de 10 años, pudiendo ser objeto de prórroga.

Una de las particularidades de la modalidad de taxi, en el Estado de México, es que, por tipo, representa la mayor cantidad de vehículos registrados de servicio público (ver cuadro 2).

Cuadro 2

VEHÍCULOS REGISTRADOS DE SERVICIO PÚBLICO EN EL ESTADO DE MÉXICO, 2001-2009									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Autobús	8 489	8 914	8 753	9 628	17 611	9 796	9 453	9 545	9 630
Microbús	12 969	13 280	12 105	7 482	10 500	10 836	9 855	9 878	9 909
Combis/ vagonetas	25 653	25 806	25 035	29 420	20 416	28 289	26 450	27 078	27 667
Sedán (taxi y radiotaxi)	26 885	27 111	27 363	30 570	70 721	79 015	90 383	90 915	91 482
Otras unidades	1 359	1 679	1 680	857	898	1 295	1 529	1 566	1 618
Total	75 355	76 790	74 936	77 957	120146	129231	137670	138982	140306

Fuente: tomado de información presentada por la Subsecretaría de operación del transporte del Estado de México.

Asimismo, esta modalidad concentra el mayor número de concesionarios individuales (ver cuadro 3). Esto es así, porque los concesionarios de taxi son predominantemente personas físicas, que, de acuerdo con lo establecido en el mismo Código Administrativo, sólo pueden tener hasta un máximo de dos concesiones.⁵ Traduciendo este

hecho en términos de capital político, se puede establecer que tiene un significado importante. Mientras que, para el caso del transporte colectivo y masivo, predomina la participación de sociedades mercantiles,⁶ que tienen una cantidad reducida de socios en comparación con la cantidad de concesiones que tienen asignadas.

⁴ Se le denomina derrotero al trazo de la ruta fija que sigue el transporte colectivo. Una lanzadera es el punto geográfico de la base fija donde los pasajeros abordan el taxi que requiere de base para su operación.

⁵ Esto de acuerdo con la fracción II del artículo 16 del Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos.

⁶ El mismo Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos establece que las concesiones para servicio colectivo o masivo se otorgarán sólo a Sociedades Mercantiles legalmente constituidas.

Cuadro 3

CONCESIONES PARA VEHÍCULOS DE
TRANSPORTE EN EL ESTADO DE MÉXICO, 2011

MODALIDAD	Taxis	Transporte de pasajeros	Colectivo de ruta	Radio Taxis
CONCESIONES	68 153	28 391	39 613	1 694

Fuente: elaboración propia con información de: Base de Datos 2011 + Reportado 2010 por UAED de la Dirección General del Registro Estatal de Transporte Público del Estado de México.

En el cuadro 4 se presenta información oficial, con un nivel de desagregación más específico, con base en la organización administrativa del transporte público en el Estado de México,⁷ que nos permite ubicar la heterogeneidad en la dinámica del transporte, correspondiente al 2007. Los datos oficiales presentan inconsistencias, pese a ello nos permite tener una radiografía general de la situación que guarda el transporte público en la entidad.

Cuadro 4

PADRÓN ESTATAL DE TRANSPORTE

Zona/región	Autobuses	Combis	Microbuses	Taxis
Zona I	3 411	320	709	27 241
Atacomulco	286	11	154	4 110
Ixtapan	5	65	36	2 208
Tejupilco	4	129	16	524
Toluca	3 114	35	481	18 662
Valle de B.	2	80	22	1 737
Zona II	3 466	8 781	6 174	15 686
Cuautitlán	1 203	2 309	1 309	6 580
Naucalpan	2 222	5 855	4 849	8 392
Zumpango	41	617	16	714
Zona III	2 677	18 387	3 831	31 399
Chalco	487	3 847	298	2 885
Ecatepec	831	7 363	1 515	15 197
Nezahualcóyotl	1 256	6 250	1 682	12 000
Texcoco	103	927	336	1 317
Estatal	9 554	27 488	10 714	74 326

Fuente: <http://www.edomexico.gob.mx/portalgem/transporte/HTML/Estadistica.html#Publico>.
Tomado de: Navarro Sánchez, 2008: 41.

⁷ Para fines administrativos, el transporte público se organiza en tres direcciones de zona y 12 delegaciones regionales.

La modalidad de taxis cuenta con el padrón vehicular más grande en relación. La región Toluca, perteneciente a la Zona I, presenta el padrón vehicular más grande de la entidad, seguido de la región Ecatepec, correspondiente a la Zona III. A esta última región pertenece el municipio de Tecámac.

Organización del servicio

La organización de esta modalidad de transporte fue resultado de un proceso histórico en donde intervinieron diversos actores, que se presenta a manera de resumen. En un principio, este servicio fue proporcionado por individuos que en su automóvil y de forma independiente prestaban este servicio. Estos se establecían, regularmente, en el centro de la localidad en cuestión. Cuando el transporte público comienza a ser regulado por el Estado, a través del otorgamiento de concesiones, se mantiene el mismo esquema, sólo que ahora se es propietario del vehículo y de su concesión. A esta figura se le conoce como hombre-camión (tal vez mejor dicho en este caso, hombre-taxi), pues es la misma persona quien lo conduce, administra, y en ocasiones hasta repara.

Con el tiempo, la competencia entre concesionarios particulares se agruparon para generar una mayor fuerza ante otros. En primer momento se trató de asociaciones voluntarias de prestadores del servicio de transporte en la modalidad de taxi sin una estructura legal, pasando, en la mayoría de los casos, a formalizar asociaciones civiles (figura legal que adoptaron las organizaciones de taxistas) (Hernández y

Galindo, 2013), las cuales tenían como fin la organización de los concesionarios en ese sitio y la gestión de trámites ante la autoridad.

El proceso de reglamentación implicó también la autorización de los sitios (lugares en donde se establecían las bases de taxis), los cuales ya se explotaban, y en algunos casos se presentaba la autorización de nuevas bases de acuerdo a cómo se fuera configurando la concentración de la población. Estas nuevas bases son conocidas como Extensiones del sitio, ya que son explotadas por los integrantes de la misma organización.

Sin embargo, las nuevas bases de taxis no sólo se han establecido atendiendo a la concentración y dinámica poblacional. Se han dado sucesos, cuando en las organizaciones han surgido conflictos internos por la operación o manejo del sitio, que algunos taxistas se separan, generando disidencias, formando una nueva organización, y estableciendo una nueva base para la explotación del servicio. En ocasiones, ésta se instaura en la misma localidad, y en otras, se puede ubicar en diferentes localidades. La legislación no previene ningún requisito de ubicación de bases de diferentes organizaciones en la misma localidad, salvo la de improcedencia en la autorización “por perjudicar derechos de terceros”,⁸ probablemente haciendo referencia a quienes estén prestando el mismo servicio en dicha zona de operación.

CONJUNTOS URBANOS Y CONFLICTIVIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

El municipio de Tecámac constituye un caso prototipo para analizar las políticas de

⁸ Fracción III del artículo 52 del Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos.

planificación urbana en el Estado de México bajo la lógica de los conjuntos urbanos, no sólo por el dinamismo alcanzado sino también por los pronósticos de crecimiento. Dentro del proyecto de Ciudades Bicentenario, anunciado en 2007, Tecámac se ha proyectado como la Ciudad Bicentenario que concentre mayor población para 2020, según los escenarios anunciados por instancias de la administración pública estatal.

Se mencionó que la emergencia de nuevos conjuntos urbanos, así como la llegada de nuevos pobladores, se ha focalizado en la periferia de los municipios. Bajo esta circunstancia, el servicio de transporte público de pasajeros fue que éste no cubría las rutas y no tenía bases en las zonas donde se ubicaron los nuevos conjuntos urbanos. Ante ello, una vez autorizados los nuevos conjuntos urbanos, los concesionarios de transporte público, comenzaron una serie de acciones para obtener el derecho de esas zonas.

Este nuevo dinamismo generado con la apertura de los conjuntos urbanos conllevó el incremento en el número de unidades de transporte público de pasajeros, gran parte de ellas sin una concesión para prestar el servicio. Asimismo, al no existir un trazo urbano en los lugares en donde se establecieron tales centros de población, la autoridad en materia de transporte no podría expedir las autorizaciones correspondientes tanto para derroteros como para bases.

Lo que ha provocado que se desarrollen una serie de conflictos por la “posesión”

del territorio entre las organizaciones que prestan dicho servicio en lugares aledaños. Los conflictos más mencionados refieren a las disputas por rutas y derroteros, en el transporte colectivo. Sin embargo, en el transporte de pasajeros en su modalidad de taxi también se han dado diversas disputas, varias de ellas sumamente violentas, en los que han resultado tanto daños físicos a las unidades, como lesiones a los integrantes de las organizaciones en conflicto.

Un aspecto relevante, y que lleva al abordaje de esta temática, es el hecho de que los conflictos ocurridos entre organizaciones prestadoras del servicio de transporte público, en la modalidad de taxi, tienen su raíz, en parte, ante la falta de coordinación del sector transporte con el proceso de planificación del desarrollo urbano. Esto es notorio toda vez que, incluso hasta estos días, se ha dejado de lado la dinámica seguida en el transporte público en relación con la creación de polos de desarrollo poblacional.

Así, se observa que, por un lado, existió un proceso de regularización de servicios de transporte irregular, pero por otro lado, nunca se tomó en consideración el exponencial crecimiento natural de la demanda de transporte derivado de la autorización de nuevos conjuntos urbanos, en las acciones de la Secretaría de Transporte mencionadas. Esto puede considerarse más grave, ya que la misma legislación⁹ prevé la realización de

⁹ La fracción I del artículo 19 del Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México establece que “con base en los planes de desarrollo urbano y sus programas y atendiendo al avance de los mismos, de oficio la autoridad de transporte determinará durante el mes de febrero de cada año si es o no procedente realizar estudios técnicos para declarar la existencia de necesidad pública de transporte que deba ser satisfecha con servicios de nueva creación”.

acciones de planeación y programación de incrementos en las concesiones derivadas del incremento de la necesidad pública (Hernández y Galindo, 2013).

Para observar mejor las concesiones de taxi y de la autorización de Conjuntos Urbanos en el municipio de Tecámac, en el cuadro 5 se presenta un cruce de información entre el crecimiento en las concesiones de taxi otorgadas y las viviendas autorizadas en los nuevos conjuntos urbanos en el municipio de Tecámac.

Al observar esta información se deduce un claro desfase entre lo que desde el desarrollo urbano se plantea y lo que la Secretaría de Transporte ha realizado para otorgar servicios regulares a estos nuevos asentamientos, incluso, a la presión política que los líderes transportistas han ejercido ante la Secretaría desde 2008. Con ello, lo que se promueve es la aparición de servicios irregulares, y de conflictos por la obtención del derecho a la explotación del servicio.

Cuadro 5

CRECIMIENTO DE VIVIENDA Y DE CONCESIONES DE TAXI

<i>Año</i>	<i>Concesiones de taxi</i>	<i>Conjuntos urbanos autorizados</i>	<i>Viviendas autorizadas</i>	<i>Acumulado de viviendas nuevas</i>
1997		1		
1998		1		
2000	461	1	2 866	2 866
2001	453	2	7 475	10 341
2002	456	2	20 064	30 405
2003	448	2	2 573	32 978
2004	453	6	34 831	67 809
2005	S/D	4	15 597	83 406
2006	766	6	12 634	96 040
2007	744	3	1 857	97 897
2008	744	6	4 274	102 171
2009	568*	5	9 007	111 178
2010	591*	5	14 011	125 189
2011	723	3	3 615	128 804
2012	861	4	2 357	131 161
2013	S/D	3	3 810	134 971

*Estos datos presentan una inconsistencia en la serie, aunque son los datos oficiales reportados.

Fuente: elaboración propia con información del IGECEM, Secretaría de Transporte, y Secretaría de Desarrollo Urbano.

Para contextualizar la emergencia de los conflictos en el transporte público, ante el establecimiento de nuevos conjuntos urbanos en Tecámac, hemos considerado necesario hacer referencia a la manera en cómo se ha ido dando la configuración espacial y poblacional del municipio.

CONFIGURACIÓN ESPACIAL Y POBLACIONAL DE TECÁMAC

El municipio de Tecámac se localiza al nororiente del Estado de México y al norte del Distrito Federal. De acuerdo con información del INEGI, Tecámac colinda al norte con los municipios de Zumpango y Temascalapa y con el estado de Hidalgo; al este con los municipios de Temascalapa, Teotihuacán y Acolman; al sur con los municipios de Acolman y Ecatepec de Morelos, y al oeste con Coacalco de Berriozábal, Jaltenco, Tonanitla, Nextlalplan y Zumpango. La ubicación geográfica del municipio resulta importante toda vez que ha hecho de éste un punto atractivo para los pobladores de otras entidades, al ser parte del área conurbada de la Ciudad de México.

El comportamiento sociodemográfico del municipio de Tecámac comenzó a sufrir cambios importantes a finales de la década de 1960. El cuadro 6 muestra el crecimiento mencionado.

Cuadro 6

COMPORTAMIENTO DEMOGRÁFICO EN TECÁMAC

1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010
6 863	7 718	9 104	11 971	20 882	84 129	123 218	172 813	364 579

Fuente: elaboración propia con información de los Censos de Población.

Hasta la década de 1960, en el municipio de Tecámac, predominó una configuración rural debido a que la actividad económica preponderante era agrícola y sus localidades eran asentamientos dispersos catalogados como pueblos. Será posterior a esta década que se comienza a reconfigurar de manera distinta el espacio, por la migración poblacional, dándole un tinte más urbano. En esta misma década se crea el fraccionamiento Ojo de Agua (primer espacio planificado dentro del municipio) y se forman nuevos asentamientos humanos en la forma de colonias populares.

Tecámac alcanza la categoría de ciudad en la década de 1970. A ello le siguen otros sucesos que coadyuvan en el crecimiento y expansión poblacional. El incremento poblacional registrado durante dicha época se atribuye a la migración hacia Tecámac, derivada del crecimiento industrial en Ecatepec y de la cercanía que existe entre ambos municipios, al permitir vivienda de bajo costo a la clase trabajadora.

En la década de 1980, Tecámac se incorpora a la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y recibe población por encontrarse entre la zona industrial de Ecatepec y de Tizayuca.

Luego del sismo de 1985, Tecámac se convierte en polo de atracción de personas provenientes del Distrito Federal. Durante esta década y la siguiente, en Tecámac proliferó el establecimiento de asentamientos irregulares y la formación de nuevas colonias populares (Escobar, 2010).

En 1986 se crea el primer Plan de Centro de Población de Tecámac, que pretende promover el ordenamiento racional, equilibrado e integral del desarrollo municipal. Será en la década de

1990 que se define la consolidación del Centro de Población Estratégico de Tecámac como una entidad netamente urbana. La Gaceta de Gobierno del 25 de enero de 2002 refiere que, de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda de 1995, 97.9% de la población se asentaba en zonas urbanas, y sólo 2.1% en zonas rurales.

Posteriormente, Tecámac continuó un proceso de crecimiento y urbanización acelerado por la creación, a partir de 1997, de nuevos conjuntos urbanos, situación que en últimos años se ha visto potenciada por la integración de este municipio, en 2007, dentro del Proyecto de Ciudades Bicentenario,¹⁰ en el cual, para 2010 se había autorizado la construcción de 38 576 viviendas, de acuerdo con información presentada por la Secretaría de Desarrollo Urbano del Estado de México. Como resultado,

actualmente, la división política del municipio se compone de 12 pueblos, 56 colonias, 2 fraccionamientos, 4 barrios, 4 ranchos y 24 conjuntos urbanos (Bando Municipal 2014).

Es necesario referir que, derivado del proceso de expansión metropolitana y del desplazamiento de la población hacia la periferia urbana, el crecimiento poblacional a partir del 2005 ha sido más alto en los municipios conurbados que en la propia Ciudad de México (Villarreal, 2009).

El crecimiento poblacional actual y los pronósticos de crecimiento no se corresponden con el desarrollo económico del municipio. La distribución en el uso del suelo permite observar el perfil de actividades económicas que se desarrollan en el municipio. Su extensión territorial de 15 340.50 hectáreas se encuentra dividida de la siguiente manera:

Cuadro 7

SUPERFICIES DE USO ACTUAL DEL SUELO

URBANO			NO URBANO		
<i>Tipo</i>	<i>Superficie</i>	<i>%</i>	<i>Tipo</i>	<i>Superficie</i>	<i>%</i>
Habit. Alta Densidad	908	5.92	Forestal	703.52	4.59
Habit. Media Densidad	3235	21.09	Agrícola de riego	1878.96	12.25
Habit. Baja Densidad	639.34	6.39	Agrícola de temporal	770.98	45.94
Habit. Muy Baja Densidad	285	6.03	Parque Ecológico Sierra Hermosa	653	4.26

Continúa...

¹⁰ El proyecto de “Ciudades Bicentenario” fue concebido por las autoridades estatales como un proyecto integral para crear seis ciudades modelo el cual, se supondría, combina el desarrollo urbano, económico, social y la protección al medio ambiente. En este proyecto participan seis municipios: Tecámac, Zumpango, Huehuetoca, Jilotepec, Atlacomulco y Almoloya de Juárez.

<i>Tipo</i>	<i>Superficie</i>	<i>%</i>	<i>Tipo</i>	<i>Superficie</i>	<i>%</i>
Equipamiento	280.94	1.83	Área Urbanizable No	4932.76	32,16
			Programada		
Centro Urbano	842	5,19			
Industria	211	1,38			

Fuente: Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Tecámac 2003-2020.

El uso habitacional también muestra la distribución de la población en el municipio. Ésta se clasifica de acuerdo con la densidad de población, siendo: alta, media, baja y muy baja.

El uso habitacional de densidad alta (100 viv/ha) abarca una superficie de 908 hectáreas; se ubica al suroriente del municipio colindante con Ecatepec y Coacalco, denominado Conjunto Urbano los Héroes Tecámac y en el Eje de Desarrollo Centro en el Conjunto Urbano de Sierra Hermosa, en el Conjunto Urbano Villas del Real y en el Fraccionamiento Social Progresivo Santo Tomás Chiconautla. El uso habitacional de densidad media (de 50 a más viv/ha) abarca una superficie de 3 235 hectáreas, se ubican principalmente en el fraccionamiento Ojo de Agua, Ozumbilla, San Pedro Atzompa y San Francisco Cuatliquixa, entre otros. La densidad baja (de 15 a 25 viv/ha) ocupa una superficie de 639.34 hectáreas y comprende básicamente las zonas asentadas en el entorno de la cabecera municipal. Por último, los usos habitacionales de densidad muy baja (6 a 14 viv/ha), con una superficie de 285 has, corresponde a las zonas ubicadas al norte del municipio las cuales son Reyes Acozac, Santa María Ajoloapan, Santo Domingo Ajoloapan, San

Pedro Pozohuacan y San Jerónimo Xonacahuacán (Modificación al Plan, 2007: 61-62).

El conjunto urbano Sierra Hermosa, que tomamos como referente empírico para analizar el conflicto generado por la explotación económica del servicio de transporte público, está catalogado como de uso habitacional de densidad alta.

EL CONFLICTO EN SIERRA HERMOSA

Como se ha planteado, el desfase entre la planeación del desarrollo urbano y el otorgamiento de concesiones para el servicio de taxi genera la aparición de servicios irregulares y la disputa por la prestación del servicio entre concesionarios que suponen tener el derecho correspondiente. Algunos de los más recientes conflictos se pueden ubicar en los desarrollos poblacionales más importantes del municipio en estudio, como Los Héroes Tecámac.¹¹

En esta investigación, se tomó como referente el conflicto surgido por el derecho a la explotación del servicio de taxi motivado por la creación del conjunto urbano Sierra Hermosa. El caso es considerado como el primero en la historia de este municipio, ya que

¹¹ Ver <http://www.esmas.com/noticierostelevisa/mexico/600260.html>

en la creación de anteriores fraccionamientos no habían sucedido esta serie de eventos, particularmente en la modalidad de taxi.

La zona aledaña a la que se ubica el Conjunto Urbano Sierra Hermosa, históricamente fue explotada mediante autorización del gobierno estatal, por la organización que se conoce en la región como Sitio San Diego, la cual es una asociación civil que en sus inicios en los años 1970's agrupó hasta 18 concesionarios, que tenían su base en el casco de lo que fue el antiguo Rancho San Diego (esquina sur-oriente del Área H del mapa). De ese punto fueron reubicados a una calle local de un fraccionamiento pequeño frente a este lugar (identificada con el número 1 en el mapa), en terrenos del pueblo de San Francisco Cuautliquixca, debido a la construcción de una gasolinería.

Con ese número de concesionarios siguió operando el Sitio San Diego durante dos décadas, pues la población no se había incrementado. La única extensión de base, que tuvo en esos momentos, se ubicó en la localidad de San Pablo Tecalco (letra I en el mapa), al oriente de su base original, pues en ese pueblo no había una organización de taxistas que prestara el servicio. En 1975 surgió la colonia 5 de mayo, en terrenos aledaños al Rancho Sierra Hermosa aproximadamente a 950 metros de la base del Sitio San Diego, y en donde se formó otro grupo de taxistas, denominado Sitio Sierra Hermosa (número 2 en el mapa), para prestar el mismo servicio. Incluso, algunos de los concesionarios de Sitio San Diego participaron para la formación de esta nueva organización.

Posteriormente se extendió la población de la colonia 5 de mayo hacia el oriente, y se amplió a los terrenos de lo que era el Rancho San Martín Azcatepec, prácticamente fusionando ambos centros de población. La relativa cercanía con la autopista México-Pachuca lo hizo un lugar de concentración al tener la facilidad de una vía rápida hacia la Ciudad de México. El Sitio San Diego ubicó entonces una base en el paradero de la autopista denominado por los usuarios como el puente de San Diego (km 33.1 de la autopista referida), para dar el servicio a los habitantes que utilizaban el transporte federal por esta vía.

Con posterioridad, el 5 de julio de 1997, el gobierno estatal autoriza a la empresa Urbi Desarrollos Urbanos S.A. de C.V., el desarrollo de la primera etapa del Conjunto Urbano denominado Villas del Real, que sería el primero en su tipo en ubicarse en el territorio de Tecámac (la primera etapa se localiza con la letra B en el mapa). La empresa constructora prometía un estilo de vida residencial a costos de viviendas de interés social, basándose en una imagen de exclusividad construida para el conjunto.

Las dos organizaciones de taxistas mencionadas intentaron acercarse a la empresa para dar el servicio, ya que dentro de su concepto de vida residencial la constructora había excluido al transporte colectivo como un servicio a ofrecer, derivado de la representación social negativa que se tiene en torno al gremio de los transportistas. Ambas organizaciones entregaron propuestas y fue el Sitio San Diego el elegido para prestar el servicio al interior del conjunto.¹² Parte de

¹² Los Conjuntos Urbanos se han considerado propiedad privada hasta el momento en que se entregan las obras de infraestructura tanto al gobierno estatal como al municipal. Por ello, han tenido la capacidad de permitir o negar determinados servicios al interior de sus desarrollos habitacionales.

la razón por la que se obtuvo la autorización, a decir de concesionarios de este Sitio, se debió al apoyo de otras organizaciones de taxistas del municipio agrupadas en una asociación civil denominada Organización de Taxistas del Municipio de Tecámac, quienes fungieron como respaldo ante la empresa constructora del compromiso del Sitio San Diego para una prestación del servicio de forma profesional.

En este primer Conjunto Urbano no se gestó un conflicto violento, aunque si se tuvo la intención de parte de otras organización de ingresar al fraccionamiento, por vía de un apoyo interesado al Sitio Sierra Hermosa. Sin embargo, por la presión de las demás organizaciones, fue que Sitio San Diego ingresó a prestar el servicio sin llegar a hechos violentos. En fechas más recientes, y derivado del crecimiento que dicho Conjunto Urbano tuvo, pues actualmente consta de seis secciones (ubicadas con las letras B, C, D, E, F, G en el mapa), es que se dieron situaciones de violencia cuando empresas de servicio colectivo trataron de ingresar a prestar este servicio.¹³ Actualmente, los colonos no han permitido el acceso a empresas de servicios colectivos, por lo que Sitio San Diego es la única organización prestando el servicio público de transporte de pasajeros al interior.

Retomando la reseña sobre la aparición de los Conjuntos Urbanos en la mencionada zona, es en 2001 que se autoriza a la empresa Geo Hogares ideales s.a. de c.v. la creación del conjunto urbano Sierra Hermosa (letra A en el mapa), para desarrollar 7 153 viviendas, en un predio que consta de una superficie de 1'205,993.21 m² (Gaceta de gobierno 25

de junio de 2001). Este conjunto se ubica entre la colonia 5 de mayo y el pueblo de San Francisco Cuautliquixca, junto a un espacio de recreación, el Parque Ecológico Sierra Hermosa (letra H en el mapa), en terrenos del antiguo Rancho San Diego.

En el mapa se señalan las seis secciones de Villas del Real, ya que permite comparar el tamaño de los dos desarrollos en mención (Sierra Hermosa y Villas del real), ya que la dimensión de Villas era grande (en ese momentos se había autorizado hasta la tercera sección) y podía ser un buen lugar para trabajar, en ese momento el tamaño de Geo Sierra Hermosa era sumamente descomunal para poderlo atender.

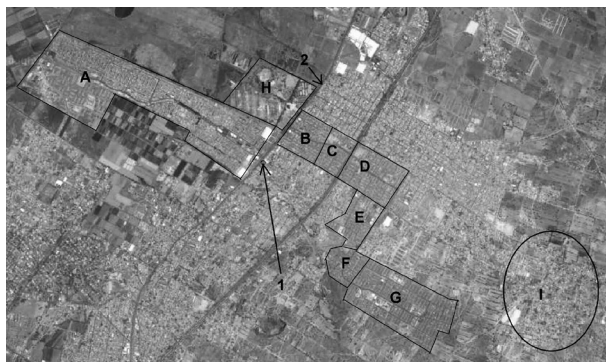
Hasta antes de la creación del conjunto Sierra Hermosa, el servicio de transporte público en la modalidad de colectivo, cubría sólo las rutas que corren sobre la carretera Federal México-Pachuca. Bajo este contexto, y derivado de la intención de las diversas empresas de transporte colectivo de la zona de prestar el servicio, se suscitó un enfrentamiento que llevó a que los colonos cerraran el conjunto para evitar la penetración. En ese momento Sitio San Diego, quien tenía su base originaria en los terrenos del rancho San Diego, ya denominado como el parque ecológico, se dedicó a prestar el servicio de forma interna, similar a como se prestaba en Villas del Real.

Sin embargo, el perfil de la población que llegó a este conjunto urbano influyó en la configuración del conflicto toda vez que, comenzó un enfrentamiento por la prestación del servicio de taxi entre los colonos del conjunto y los integrantes del sitio San Diego. Ello llevó a que se impidiera el paso a los taxis

¹³ Revisar <http://www.eluniversal.com.mx/notas/543215.html>

Imagen 1

MAPA DE LOCALIZACIÓN DEL ENTORNO



A - C U Sierra Hermosa B - C U Villas del Real 1a sección C - C U Villas del Real 2a sección D - C U Villas del Real 3a sección (2 866 viviendas autorizadas) E - C U Villas del Real 4a sección (1 760 viviendas autorizadas) F - C U Villas del Real 5a sección (fase I: 1 909 viviendas autorizadas, fase II: 1 182) G - C U Villas del Real 6a sección (3 207 viviendas autorizadas) H - Parque ecológico Sierra Hermosa I - San Pablo Tecalco
1 - Base “pionera” de Sitio San Diego, en el sitio de reubicación.
2 - Base del Sitio Sierra Hermosa (en la entrada a la colonia 5 de Mayo)

de dicho sitio y a que los colonos, con sus vehículos particulares, comenzaran a prestar el servicio sin concesión alguna.

El conflicto llegó a un punto en el que, por un lado, los colonos impedían el paso al interior a los taxis de cualquier organización, y por otro, que los taxistas de la zona impidieran la salida a los vehículos irregulares de los colonos, bajo la advertencia que de llegar a encontrarlos fuera con un “viaje” les destrozarían la unidad. Bajo este nivel de tensión transcurrieron varios días, mientras que las autoridades tanto locales como municipales establecían mesas de diálogo para llegar a un acuerdo.

Los colonos se mantenían en su postura, derivado de que consideraban como “suyo” el territorio al interior del conjunto urbano, por ser este de índole privada. Mientras,

los taxistas consideraban ser quienes tenían derecho a la explotación del servicio debido al tiempo que llevaban prestándolo en esa zona en particular, y a que tenían documentación que probaba que se tenía una autorización en el terreno del conjunto.

Finalmente, el acuerdo principal al que se llegó, y que posteriormente Sitio San Diego fue replicando en otros conflictos en su zona de operación, fue la de que cierta cantidad de unidades de los colonos formaran parte del Sitio, de forma que se distribuyeran a partes iguales los lugares correspondientes a las unidades que prestarían el servicio tanto para colonos como para los concesionarios que en ese entonces integraban Sitio San Diego.

De alguna forma, este tipo de arreglo hizo de Sitio San Diego una heterogeneidad de intereses, ya que no sólo se integraron los

colonos del Conjunto Urbano Sierra Hermosa, sino que también se integraron como socios a integrantes de otros Sitios del municipio que apoyaron las gestiones a favor de Sitio San Diego. Esta heterogeneidad, la cual ha ido incrementándose por los acuerdos generados en conflictos posteriores que ha enfrentado Sitio San Diego por la operación en la zona, en cierta forma ha frenado la posibilidad de que esta organización avance con mayor certeza. Esto se menciona, ya que reciente ha tenido otros conflictos derivados del desarrollo urbano en esta zona del municipio de Tecámac, y en los cuales ha recurrido a la incorporación a cúpulas de transporte que les brinden cierto apoyo y seguridad para mantener su operación en dicha zona.

CONCLUSIONES

En este artículo se ha querido explorar un tipo de conflicto generado por la apropiación del espacio para su explotación económica, específicamente los primeros conflictos surgidos en el transporte público de pasajeros en el municipio de Tecámac, Estado de México, con organizaciones de la modalidad de taxi que buscan la operación en nuevos conjuntos urbanos.

El caso expuesto fue el conflicto presentado por la prestación de servicio de taxi en el conjunto urbano Sierra Hermosa. Este es un caso prototipo de varios de los conflictos que se han generado en el municipio de Tecámac, y que podría decirse es común en la entidad.

Se ha enfatizado en dos aspectos que potencian el conflicto en el transporte: uno, las ausencias en el orden legal que norma

la operación del transporte público para el caso de los nuevos conjuntos habitacionales; dos, la falta de incorporación de los actores en materia de transporte público durante el proceso de planificación urbana.

Con las premisas anteriores, se puede considerar que los conflictos podrían evitarse bajo el concepto de una planificación urbana incluyente y coordinada. Para el logro de esta tarea se requiere establecer el entramado de relaciones que se generan entre los diversos actores, con el espacio y sus recursos, en este caso los actores que participan en la prestación del servicio de transporte. Asimismo, si se establece dentro de la normatividad, como requisito para la autorización de nuevos conjuntos habitacionales, la forma de provisión de servicios de transporte público de pasajeros, particularmente de la modalidad de taxi, se evitarían los conflictos por la posesión de los territorios.

Como se mencionó, en la práctica común de la planificación urbana se ha considerado al usuario/habitante como un ente pasivo en el proceso, ignorando la capacidad de agencia y la potencialidad de conflicto en los procesos de interacción social, particularmente, en la construcción del espacio urbano.

A lo largo de este trabajo se buscó destacar la centralidad que tienen los actores durante el proceso de configuración de nuevos espacios urbanos, asentados en las periferias de municipios, como el de Tecámac, hacia los cuales se está reorientando el crecimiento urbano del Estado de México. Así, se considera que el proceso de planeación urbana se enriquecería al considerar como una alternativa viable el incorporar a la *participación* de los actores locales como un

elemento clave; no sólo en términos formales, como lo establece la normatividad en la materia de desarrollo urbano, al contemplar en términos generales a la participación ciudadana como un “podrán” participar.

La reconstrucción del conflicto presentado, mediante una indagación cualitativa, ha permitido dar cuenta de los actores que participan en una realidad concreta; ampliando el panorama que se presenta en localidades que, como se dijo al principio del artículo, ven trastocado su crecimiento natural por la construcción de grandes proyectos habitacionales. Puesto que, la información contenida en los planes de desarrollo urbano permite establecer cuantitativamente los cambios de usos de suelo, pero esta información no da cuenta cómo se incorporan los nuevos grupos y actores en la dinámica del desarrollo urbano.

La conflictividad en el transporte público es uno de los impactos sociales que ha traído consigo la producción masiva de vivienda. Éste, al igual que otros temas, apenas se está comenzando a considerar para su discusión y análisis. A partir del conflicto reseñado, observamos que el gremio de transportistas en la modalidad de taxi en el municipio de Tecámac, que hasta antes del crecimiento urbano acelerado se caracterizaba por su fragmentación en asociaciones, inicia un proceso de organización y constitución como actor político. Dicho acontecimiento está relacionado con que, entre las asociaciones de taxistas, se ha vuelto imperioso coligarse para tener poder y capacidad de negociación ante las autoridades en materia de transporte. Asimismo, surge la afiliación de estas agrupaciones en las confederaciones y centrales obreras para tener “protección”.

Estas coaliciones de carácter corporativista tienen orígenes ancestrales en el Estado de México, en lo que toca al transporte público individual en Tecámac, no se habían presentado. Esta situación no es novedosa en otras ciudades, pues algunos trabajos previos (Navarro, 2005, Ardila, 2005) realizados en torno al transporte público, apuntalan que un componente fundamental en las relaciones de este tipo de servicio es el corporativismo. Lo cual constituye un punto de partida para investigaciones futuras.

BIBLIOGRAFÍA

1. Ardila Gómez, Arturo (2005), “La olla de presión en el transporte público de Bogotá”, en *Revista de Ingeniería*, núm. 21, mayo 2005, Universidad de los Andes, Colombia, pp. 56-67.
2. Escobar Trinidad, Eder Axel (2010), “La movilidad urbana bajo las condiciones del transporte público urbano de pasajeros en el corredor vial indios verdes-Ecatepec-Tecámac”. Tesis de Maestría en Ingeniería Civil, IPN, en <http://tesis.ipn.mx:8080/xmlui/handle/123456789/9546>
3. Gobierno del Estado de México, *Acuerdo por el que se autoriza a favor de la empresa Geo Hogares Ideales, S.A. de C.V., el conjunto urbano de interés social denominado “Sierra Hermosa”, localizado en el municipio de Tecámac*. Gaceta de Gobierno, 25 de junio de 2001.
4. Gobierno del Estado de México, *Decreto por el que se modifica el Plan de Centro de Población Estratégico de Tecámac, México*. Gaceta de Gobierno, 25 de enero de 2002.

5. Gobierno del Estado de México (1993), *Ley de Asentamientos Humanos del Estado de México*, en <http://www.edomex.gob.mx/legistelfon/doc/pdf/ley/abr/leyabr025.pdf>, consultado el 2 de julio de 2014.
6. Godínez Guzmán, Oscar Iván (s/f), “Efectos sociales y de integración metropolitana por el modelo de producción habitacional en el Valle de México. Estudio de caso: Municipio de Tecámac”, *Antología de Estudios Territoriales. Fomento de los estudios territoriales en Iberoamérica*. Sexta parte. pp. 1-14.
7. H. Ayuntamiento Constitucional de Tecámac 2013-2015, *Bando Municipal 2014*.
8. Hernández Romero Yasmín y Galindo Sosa Raúl Vicente (2013), “El desarrollo urbano y el proceso de configuración de un espacio empresarial. El caso de los concesionarios de transporte público de pasajeros en la modalidad de taxi en Zumpango, Estado de México”, en *Revista Quivera*, UAEM, núm. 2, diciembre 2013, pp. 43-61.
9. Herrera Yañez, Gilberto (2010), *Proceso de autorización de un conjunto urbano en el Estado de México, Taller estratégico inmobiliario*. Secretaría de Desarrollo Urbano, Gobierno del Estado de México, Presentación electrónica, septiembre, en <http://www.canadevivallemexico.org.mx/download/taller/gilbertoherrera.pdf>, consultado el 2 de octubre de 2014.
10. INEGI, *Censos de población y vivienda*. Serie Histórica de 1930 a 2010.
11. INEGI (2009), *Prontuario de información geográfica municipal de los Estados Unidos Mexicanos, Tecámac, México, Clave geoestadística 15081*.
12. Instituto de Información e Investigación Geográfica, Estadística y Catastral del Estado de México, Secretaría de Transporte. *Productos estadísticos*, en http://portal2.edomex.gob.mx/igecem/productos_y_servicios/productos_estadisticos/index.htm, consultado el 2 de julio de 2014.
13. Islas Rivera Víctor M. y Martha Lelis Zaragoza (2007), “Análisis de los sistemas de transporte”, vol. 1, Conceptos básicos. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Instituto Mexicano del Transporte. Publicación técnica número 307, Sanfandila, Querétaro.
14. Modificación del Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Tecámac Estado de México. Gobierno del Estado de México. Secretaría de Desarrollo Urbano. H. Ayuntamiento de Tecámac, septiembre 2007.
15. Navarro Benítez, Bernardo (2005), “El servicio del transporte urbano y los procesos sociales”, en *Veredas*, núm. 10, primer semestre de 2005.
16. Navarro Sánchez, Lucio (2008), “Satisfacción laboral y rotación de personal en empresas de transporte público de pasajeros”, Tesis de Maestría en Ciencias con especialidad en Administración de Negocios. IPN.
17. Negrete, M. E. y Paquette Vassalli, C. (2011), “La interacción entre transporte público y urbanización en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: un modelo expansivo que llega a sus límites”, en *Territorios* 25, pp. 15-33.
18. París Albert, Sonia (2005), “La Transformación de los Conflictos desde la Filosofía para la Paz”, Tesis Doctoral. Departamento de Filosofía, Sociología y Comunicación Audiovisual

- y Publicidad de la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana.
19. Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México.
 20. Rodríguez V. Juan Carlos (2011), “Planificación urbana en perspectiva: una mirada a nuestra formación en teoría de la planificación urbana”, Revista *Quivera*, vol. 13, núm 2, julio-diciembre, pp. 232-258.
 21. Secretaría de Desarrollo Urbano, Gobierno del Estado de México, *Conjuntos Urbanos Autorizados*, en http://portal2.edomex.gob.mx/sedur/informacion_de_interes/autoriaciones/index.htm, consultado el 13 de junio de 2014.
 22. Villarreal G., Diana R. (2009), “Sistema de transporte público y desplazamientos al trabajo en la Zona Metropolitana del Valle de México 1994-2007”, en *Revista Transporte y Territorio*, núm. 1, Universidad de Buenos Aires, 2009. pp. 112-143.