

UACM

Universidad Autónoma
de la Ciudad de México

NADA HUMANO ME ES AJENO

COLEGIO DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES
LICENCIATURA EN CIENCIA POLÍTICA Y ADMINISTRACIÓN URBANA

**Políticas Públicas y Movilidad Urbana:
estudio del Proyecto del Tren Suburbano Buenavista-Huehuetoca**

TRABAJO RECEPCIONAL QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN CIENCIA POLÍTICA Y ADMINISTRACIÓN URBANA

PRESENTA

Carlos Alfredo Avila Correa

Director del Trabajo recepcional

Mtro. Eduardo Zamarrón De León

Codirector

Dr. Cuauhtémoc Ochoa Tinoco

Ciudad de México, enero 2025.

SISTEMA BIBLIOTECARIO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO COORDINACIÓN ACADÉMICA

RESTRICCIONES DE USO PARA LAS TESIS DIGITALES

DERECHOS RESERVADOS ©

La presente obra y cada uno de sus elementos está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor; por la Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como lo dispuesto por el Estatuto General Orgánico de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; del mismo modo por lo establecido en el Acuerdo por el cual se aprueba la Norma mediante la que se Modifican, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Estatuto Orgánico de la Universidad de la Ciudad de México, aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de enero de 2002, con el objeto de definir las atribuciones de las diferentes unidades que forman la estructura de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México como organismo público autónomo y lo establecido en el Reglamento de Titulación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Por lo que el uso de su contenido, así como cada una de las partes que lo integran y que están bajo la tutela de la Ley Federal de Derecho de Autor, obliga a quien haga uso de la presente obra a considerar que solo lo realizará si es para fines educativos, académicos, de investigación o informativos y se compromete a citar esta fuente, así como a su autor ó autores. Por lo tanto, queda prohibida su reproducción total o parcial y cualquier uso diferente a los ya mencionados, los cuales serán reclamados por el titular de los derechos y sancionados conforme a la legislación aplicable.

A la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

A mis abuelos, *in memoriam*

Efrén Correa González (1914-1991)

Fidencia Sánchez Colín (1919-2012)

Juana Leónides Hernández (1934-2020)

Alfredo Avila y Flores (1934-2024)

Recordados, extrañados.

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, deseo expresar mi profunda gratitud a Dios por su bendición y por permitirme completar este proyecto de investigación. Asimismo, quiero agradecer a mis padres, hermanas y amigos quienes han estado a mi lado en los momentos tanto buenos como difíciles, brindándome su aliento y ánimo en cada etapa. Su constante apoyo ha sido un motor fundamental en este camino. Un reconocimiento especial también va para mis apreciados docentes de la licenciatura en Ciencia Política y Administración Urbana del plantel Cuauhtepac. Sus enseñanzas han enriquecido mi formación profesional y me han guiado para llegar al fin de esta etapa significativa de mi vida.

Esta tesis es el resultado de todo ese esfuerzo y dedicación en mis estudios, siendo el claro reflejo de mi pasión por la investigación y el conocimiento. El inicio del camino en la investigación es un proceso desafiante y continuo, donde la curiosidad y el deseo de adquirir conocimiento van de la mano. Estos elementos esenciales me han impulsado a llevar a cabo mi proyecto profesional y personal. Quiero extender mi agradecimiento sincero a mis familiares y amigos, quienes han estado involucrados en este proceso de crecimiento.

Agradezco profundamente a mi familia por escucharme y apoyarme en cada decisión que he tomado, en especial a mis padres, quienes me inspiraron a seguir el camino de la investigación. A mi papá, Alfredo Avila Leonides, por todo el apoyo que me han brindado durante todos estos años. Sin su ayuda, no hubiera podido llegar hasta aquí. Agradezco el esfuerzo que han hecho por mí y por mi educación. Siempre estaré agradecido por todo lo que han hecho por mí.

A mi mamá, Margarita Correa Sánchez, por todo el apoyo que me han brindado a lo largo de mi vida. Sin su respaldo, no hubiera podido llegar hasta aquí. Especialmente, quiero darles las gracias por todo lo que hicieron para que pudiera terminar mi tesis. Su apoyo constante ha sido fundamental en mi camino.

A mi hermana menor, Flor Sarahí Ávila Correa, a quien deseo expresar mi especial agradecimiento. Siempre has estado dispuesta a escucharme y recordarme que todo saldrá bien. Tu apoyo incondicional y tus palabras de aliento han sido una fuente constante de fortaleza y motivación para mí, impulsándome a alcanzar mis metas. Gracias por ser mi inspiración y guía a lo largo de mi camino académico.

A mi hermana mayor, Marbella Lizbeth Sarmiento Correa, por compartir mis preocupaciones y recibir su aliento me han impulsado a seguir adelante hasta culminar mi licenciatura, y por haber alcanzado una meta que me propuse con tanto esfuerzo y dedicación.

A mis estimados amigos, Oscar Alejandro Alvarado Juárez, Uriel Gallegos Hernández y Sebastián Pimentel Osorio: quiero expresarles mi más sincera gratitud y aprecio por su invaluable amistad y apoyo. Siempre estuvieron a mi lado durante este proceso, y les agradezco profundamente por su constante aliento y ánimo. Su apoyo fue fundamental y significó mucho para mí. Sin sus consejos y apoyo, no habría podido completar mi tesis. También quiero agradecer a mi mejor amiga y colega, María Angélica Ramírez Moreno, quien ha estado presente desde el inicio del proceso de titulación, brindándome su apoyo en cada etapa.

Asimismo, agradezco a mi colega, Lidia Guadalupe García Mendoza, quien estuvo siempre presente en los días y noches más difíciles de mis horas de estudio, apoyándonos para culminar nuestros trabajos para titularnos. Eres una persona muy especial, ya que siempre me motivaste en echarle ganas en concluir la tesis y no rendirme. Cada uno de ustedes quedará grabado eternamente en mi memoria profesional, no solo por su generosidad y apoyo constante, sino también como inspiración y motivación, sabiduría, paciencia, solidaridad y constante en mi vida académica y personal.

Hoy nos toca cerrar un capítulo maravilloso en esta historia de vida, y no puedo dejar de agradecerles por su apoyo y constancia, al estar en las horas más difíciles por compartir horas de estudio. Gracias por estar siempre allí, por las horas compartidas, los trabajos realizados en conjunto y las historias vividas. A mi alma mater, la Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM), por brindarme la oportunidad de obtener una matrícula y por aceptarme en la licenciatura. Estoy eternamente agradecido por la formación académica que he recibido durante estos años y por formar parte de una nueva generación comprometida con el aprendizaje.

De igual manera, no puedo dejar de manifestar mi profundo agradecimiento por la generosa beca otorgada por esta institución, la cual desempeñó un papel esencial en la culminación de mis estudios y la finalización exitosa de mi tesis. Estoy eternamente agradecido por la enriquecedora formación académica que he recibido a lo largo de estos años, así como por formar parte de una nueva generación comprometida con el continuo aprendizaje y desarrollo.

Por último, quiero expresar mi agradecimiento por el apoyo y la valiosa retroalimentación proporcionada por mis profesores, en especial a mi codirector, el Dr. Ochoa Tinoco Cuauhtémoc, por sus comentarios y sugerencias en la tesis; y a la Dra. Luz Beleguá Gómez López, por su apoyo, retroalimentación, sugerencias y orientación en cada asesoría durante la realización de esta tesis. Sin su guía, este trabajo no habría sido posible.

A mi director de tesis, Mtro. Zamarrón De León Eduardo, le agradezco su dedicación en la revisión de este texto, sus sugerencias para mejorarlo y su constante compromiso reflexivo en la investigación. Su orientación ha sido fundamental para mi crecimiento académico y profesional, y estoy profundamente agradecido por su guía a lo largo de este proceso. Sus comentarios de mejora, sus sugerencias bibliográficas, así como la recopilación y el análisis de información, constituyen la base de estas páginas y han sido esenciales para la finalización de esta tesis.

Al finalizar un trabajo tan arduo y lleno de dificultades como el desarrollo de una tesis de licenciatura, quiero expresar mi más sincero agradecimiento a mis lectores de tesis, quienes me apoyaron con sus valiosas observaciones generales, así como su dedicación y paciencia en la realización de este proyecto de investigación. Debo agradecer de manera especial a la Mtra. Anguiano Flores Laura Evelia, al Dr. Álvarez Arce Mauricio, al Lic. Castañeda Saldívar Víctor Manuel, por sus enseñanzas en el camino universitario y por sus consejos para esta investigación.

También agradezco al Mtro. López Cabello Adrián, por escucharme y por brindarme su apoyo en la culminación de esta tesis, un trabajo que siempre es el resultado de ideas, proyectos y esfuerzos, así como de valiosas reflexiones y aprendizajes que han enriquecido mi trayectoria universitaria.

Gracias por su guía y consejos, los llevaré grabados para siempre en la memoria en mi futuro profesional. Su apoyo, confianza en mi trabajo y capacidad para guiar mis ideas han sido un aporte invaluable, no solo en el desarrollo de esta tesis, sino también en mi formación como investigador. Sin su dedicación y paciencia, no hubiera sido posible alcanzar este logro académico tan importante en mi vida.

Por último, debo agradecer al equipo de Tesicafé por su apoyo en las observaciones y retroalimentación de mi tesis, así como por dedicar tiempo a revisar mi trabajo y ofrecer herramientas valiosas, entre las que se incluyen el acompañamiento psicoemocional, las retroalimentaciones, talleres, pódcast y *masterclass*. También quiero agradecer al director de Tesicafé, el Dr. Luis Josué Lugo Sánchez, por motivarnos a escribir, leer y expresar nuestras ideas y hallazgos relevantes en nuestro campo de estudio. Su orientación me impulsó a perseverar, no desistir, ni pronosticar, en la culminación de mi tesis, además de guiarnos para alcanzar nuestras metas, objetivos, y hacer más que una tesis.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	2
INTRODUCCIÓN GENERAL.....	8
CAPÍTULO I. ZONAS METROPOLITANAS, MOVILIDAD URBANA Y POLÍTICAS PÚBLICAS	
1.1. Aproximaciones al análisis de los gobiernos en la metrópoli	14
1.2. Las políticas públicas urbanas en un contexto metropolitano.....	20
1.3. Nuevas formas de acción gubernamental en las metrópolis	27
1.4. Algunos elementos para entender la movilidad urbana.....	36
1.5. Las políticas públicas de movilidad urbana	43
CAPÍTULO II. MOVILIDAD URBANA Y GOBIERNO EN LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DEL MÉXICO	
2.1. Los retos y desafíos de la acción gubernamental en la Ciudad de México en materia de movilidad	47
2.2. Las políticas urbanas y la movilidad sostenible en la Zona Metropolitana del Valle de México	58
2.3. Políticas y proyectos entorno al transporte ferroviario en la Zona Metropolitana del Valle de México.....	64
2.4. Movilidad urbana y algunos sistemas de transporte colectivo	69

CAPÍTULO III. INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA Y POLÍTICAS DE MOVILIDAD: ANÁLISIS DEL PROYECTO DEL TREN SUBURBANO BUENAVISTA-HUEHUETOCA

3.1. De la privatización de los ferrocarriles a los proyectos de aprovechamiento de infraestructura subutilizada en la Zona Metropolitana del Valle de México	76
3.2. Red del ferrocarril Suburbano de los Sistemas 1, 2 y 3: el aprovechamiento de la infraestructura para nuevos sistemas de movilidad metropolitana	81
3.2.1. Análisis del sistema 1: el tren Buenavista-Huehuetoca	89
3.2.1.1. Desarrollo del proyecto.....	89
3.2.1.2. Alcances y problemáticas del proyecto del Tren Suburbano.....	94
3.2.2. Cambios de prioridades de la política de movilidad sostenible con el AIFA y la modificación del proyecto original del Tren Suburbano	104
3.3. Los proyectos interurbanos de aprovechamiento de infraestructura ferroviaria.....	111
3.3.1. Tren Interurbano de pasajeros México – Toluca	112
3.3.2. Tren Rápido México – Querétaro.....	116
3.4. Análisis de las principales problemáticas de las políticas públicas de grandes proyectos de infraestructura ferroviaria.....	118
CONCLUSIONES.....	124
BIBLIOGRAFÍA GENERAL	137
ANEXOS.....	164

INTRODUCCIÓN GENERAL

En México, al igual que en muchas ciudades de América Latina, se enfrentan serios problemas en el ámbito del transporte. La mayoría de la población reside en áreas metropolitanas tan extensas que todos los sistemas de transporte y carreteras están sobrecargados. Es por ello que los gobiernos se encuentran actualmente ante el desafío urgente de mejorar la calidad del transporte en estas grandes metrópolis, lo que implica la implementación de soluciones innovadoras para aliviar la congestión del tráfico y promover la movilidad eficiente y sostenible.

Las metrópolis son realidades urbanas en constante transformación que requieren de un conjunto de condiciones físicas, económicas y políticas para desarrollarse y en donde la demanda de infraestructura y medios de movilidad se ha incrementado de manera significativa. Para abordar este desafío y garantizar un futuro más sostenible es necesario implementar políticas públicas efectivas enfocadas en la movilidad sostenible. Esto implica promover alternativas de transporte más ecológicas, mejorar la infraestructura para peatones y ciclistas, y fomentar la planificación urbana sostenible que priorice las necesidades de todos los usuarios de la movilidad. Con estas medidas, se puede mejorar la calidad de vida en las metrópolis y avanzar hacia un futuro más sostenible y equitativo.

La movilidad sostenible es un desafío crucial en el desarrollo de las metrópolis modernas y requiere de una colaboración efectiva entre los diferentes actores involucrados, incluyendo a los gobiernos, la industria y la sociedad en general. Al abordar de manera integral y sistémica, se puede lograr una movilidad más eficiente, segura y sostenible que contribuya a mejorar la calidad de vida de las personas en las metrópolis y a preservar nuestro medio ambiente para las generaciones futuras.

El objetivo de esta investigación es analizar las políticas públicas relacionadas con la movilidad urbana metropolitana, con el fin de comprender los problemas que han afectado en la planeación, gestión y modificaciones del proyecto del Tren Suburbano Buenavista-Huehuetoca. Por ello, tenemos los siguientes objetivos específicos:

- 1.- Estudiar los desafíos en la planeación y gestión metropolitana de proyectos de movilidad urbana.
- 2.- Identificar los problemas que ha experimentado el proyecto del Tren Suburbano Buenavista-Huehuetoca y el papel de los diferentes órdenes de gobiernos en sus diferentes etapas de su realización.
- 3.- Analizar los efectos de los cambios políticos a nivel federal para la continuidad y gestión de los megaproyectos de la movilidad urbana.
- 4.- Describir la participación de los actores sociales que intervinieron en la ampliación del Tren Suburbano Buenavista-Huehuetoca de la Línea 1 del Valle de México.

Este trabajo se justifica por la importancia que tiene entender los procesos de política pública que están inmersos en los proyectos de movilidad metropolitana, cuyo desarrollo impacta en la vida cotidiana de los habitantes de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM),¹ y en la configuración espacial de esos territorios. La pregunta que se pretenden contestar en la investigación es la siguiente: ¿Cuáles son los factores políticos, económicos y gubernamentales

¹ La ZMVM es una de las 59 zonas metropolitanas del país que implica una conurbación interestatal, conformada por las 16 alcaldías de la Ciudad de México, 59 municipios del Estado de México y un municipio de Hidalgo, que suman un total de 76 municipios, de los cuales 52 son centrales y 24 exteriores (9 por criterios estadísticos y geográficos y 15 por criterios de planeación y política urbana). En este contexto metropolitano, se inserta la ZMVM (SEDATU, 2020, p.13).

que han influido en la dinámica de implementación del proyecto de infraestructura ferroviaria del Tren Suburbano Buenavista-Huehuetoca en la Zona Metropolitana del Valle de México?

Como hipótesis que orienta este trabajo se plantea que: La interrupción del proyecto original del Tren Suburbano de la línea 1, Buenavista-Huehuetoca, es originada por una ineficaz planificación y una gestión inadecuada, lo cual, junto con los cambios políticos y de prioridades en materia de movilidad, ocasiona retrasos, dilaciones y sobrecostos en la obra.

En esta investigación se busca comprender el enfoque actual en la movilidad urbana y el transporte, además de analizar cómo las políticas públicas están impulsando la implementación de grandes proyectos de infraestructura ferroviaria. En particular, se estudiará el proyecto del Tren Suburbano Buenavista - Huehuetoca, que es un ejemplo clave de las iniciativas de transporte en la Zona Metropolitana del Valle de México.

Por este motivo, este trabajo documental se centra en explicar la problemática de los factores que impidieron una adecuada gobernanza en la planificación de proyectos de movilidad en infraestructura ferroviaria. En México, se necesita de una correcta planeación con el fin de tomar decisiones concretas, las cuales se basan en la regulación de proyectos de movilidad urbana en los planes que constituyen los mecanismos para incidir en el patrón de movilidad espacial cotidiana, a saber, el ordenamiento del territorio y la sustentabilidad metropolitana en las zonas urbanas.

En la presente investigación exponemos un análisis de las diversas perspectivas teóricas del tema o tópico estudiado relacionadas con la movilidad urbana en el contexto de las políticas urbanas y proyectos de infraestructura ferroviaria. Asimismo, se plantean conceptos relativos a la gobernanza metropolitana, las políticas urbanas y la movilidad sostenible.

El presente trabajo surge de mi interés personal en comprender la dinámica de la toma de decisiones y la implementación de proyectos ferroviarios en la Zona Metropolitana del Valle de México durante los años recientes. Me enfoco particularmente en el Tren Suburbano Buenavista-Huehuetoca de la Línea 1 y la nueva ampliación que conectará el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA).

Mi perspectiva se centra en la relación entre las políticas urbanas, la movilidad y los procesos de gobernanza. Planteo que las intervenciones, especialmente los procesos de gobernanza, en este tema no han sido eficientes. Los objetivos de los proyectos no se han cumplido y los actores participantes no se han coordinado adecuadamente para avanzar en la concreción del proyecto original. Además, el gobierno actual ha definido rutas diferentes a las planeadas, basándose en decisiones verticales vinculadas a sus propios intereses.

Para ello, identificamos los efectos de los cambios políticos y su impacto en la continuidad y gestión del proyecto ferroviario ya indicado. Al mismo tiempo se describirán los antecedentes de los actores sociales que participaron en la ampliación del Tren Suburbano Buenavista-Huehuetoca de la Línea 1, ubicado en el norte de la Zona Metropolitana del Valle de México. Finalmente, compararemos otros dos proyectos de movilidad ferroviaria interurbana: el Tren Interurbano México-Toluca y el Tren Rápido México-Querétaro, conocido también como Tren de Alta Velocidad Ciudad de México-Santiago de Querétaro. El propósito de esta comparación es analizar los problemas comunes entre aquellos proyectos ferroviarios.

Esta tesis tiene un vínculo especial con mi infancia, ya que mi padre trabajó como personal de seguridad en el Sistema de Ferrocarriles Nacionales de México desde 1989 hasta 1998. Su trabajo consistía en detener el tránsito de vehículos y peatones para garantizar la seguridad de todos aquellos que se encontraban cerca de las vías del tren. Mientras él trabajaba, mi madre se

encargaba de la casa. Durante mi niñez, disfrutaba de leer, estudiar, y jugar con mis hermanas y primos en la casa de mis abuelos paternos.

El primer capítulo de esta investigación expone los conceptos claves de la investigación como metrópoli, metropolización, así como movilidad urbana, políticas urbanas. Asimismo, se plantea la perspectiva de política pública que nos permite tener un marco de análisis específico.

El segundo capítulo se enfoca en el estudio de los conceptos y definiciones de gobernanza y gobernabilidad metropolitana, especialmente en lo que respecta a la Ciudad de México y su área metropolitana. Para ello, se distinguen las acciones y medidas adoptadas por los distintos actores políticos, institucionales y sociales involucrados en el proceso de toma de decisiones y gestión de la movilidad urbana en el área metropolitana.

Además, se expone la problemática de la gobernanza metropolitana en materia de movilidad para el desarrollo en la Ciudad de México, y se plantean posibles enfoques para abordar este desafío. En este sentido, se exploran alternativas y estrategias que puedan contribuir a mejorar la coordinación y la planificación del transporte ferroviario en el Valle de México, considerando los aspectos técnicos, económicos, sociales y ambientales implicados.

Asimismo, en el capítulo 2, se explican los antecedentes históricos del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro de la Ciudad de México y sus implicaciones en la movilidad urbana. En el tercer capítulo se estudia el caso del Tren Suburbano de la Línea 1, que recorre el trayecto entre Buenavista y Cuautitlán. En este sentido, este proyecto es impulsado en coordinación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), el gobierno federal y el Estado de México, y tiene como objetivo la construcción de infraestructura férrea en Huehuetoca, Estado de México, mediante la inversión público-privada en el desarrollo de la infraestructura.

Además, en este capítulo 3 se analizan los desafíos en la política pública que enfrentaron los grandes proyectos de infraestructura ferroviaria, con el propósito de analizar el Tren Suburbano Buenavista-Huehuetoca de la Línea 1. Por otro lado, se revisan otros proyectos, como el Tren Rápido México-Querétaro y el Tren Interurbano México-Toluca, con el objetivo de identificar problemáticas comunes, como retrasos, sobrecostos y falta de transparencia y coordinación entre los distintos órdenes de gobierno.

En el apartado denominado conclusiones, se realiza una síntesis breve de los capítulos previos y se destacan los hallazgos más relevantes. También se explica quiénes son los actores sociales encargados de los proyectos ferroviarios, tanto en términos de movilidad urbana como de infraestructura ferroviaria. De igual modo, en la sección de anexos se presenta información relevante sobre la red ferroviaria en México, junto con cuadros expuestos en los capítulos, con el fin de comprender la movilidad urbana en el transporte ferroviario en la ZMVM, así como detalles sobre las autoridades federales y empresas que participaron en la construcción de los proyectos de infraestructura ferroviaria.

CAPÍTULO I

ZONAS METROPOLITANAS, MOVILIDAD URBANA Y POLÍTICAS PÚBLICAS

El objetivo de este capítulo es exponer los conceptos y perspectivas en torno a las políticas urbanas, con especial énfasis en las políticas públicas de movilidad urbana en grandes ciudades. Se explora las diversas teorías y modelos que se han desarrollado en este ámbito y cómo pueden contribuir a transformar la planificación y gestión del territorio urbano. También se analiza cómo se puede llevar a cabo un cambio de paradigma hacia el desarrollo sostenible en las grandes ciudades, identificando los retos y oportunidades que se presentan en este ámbito. Se examina, además, los factores políticos, económicos, sociales y culturales que influyen en la implementación y éxito de las políticas públicas de movilidad urbana en grandes ciudades.

1.1. Aproximaciones al análisis de los gobiernos en la metrópoli

En la actualidad, las áreas urbanas son cada vez más grandes y complejas, y es común hablar de términos como zona metropolitana, metrópolis y metropolización. Estos conceptos se relacionan entre sí y son importantes para comprender el desarrollo de las ciudades y sus impactos en la sociedad. Una zona metropolitana es un concepto utilizado para describir una realidad geográfica constituida por un área urbana que abarca una ciudad principal y al menos dos o más unidades políticas administrativas conurbadas, formando una unidad económica, social y territorial cuya vinculación no sólo es física sino también funcional (SEDATU, CONAPO e INEGI, 2004). Las zonas metropolitanas se caracterizan por su alta densidad de población, actividad económica intensa y un complejo entramado de interacciones sociales y demográficas. En una zona metropolitana, la ciudad principal funciona como centro económico, político y cultural, mientras

que las áreas urbanas y municipios adyacentes están interconectados mediante flujos de población, transporte, comercio y servicios. Ahora bien, en términos operativos se establecen diferentes definiciones que ayudan en su gestión desde lo administrativo, como es el caso de la definición del Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, el cual establece que una Zona Metropolitana es:

[...] El conjunto de dos o más municipios o demarcaciones territoriales en los que se localiza una ciudad de 50 mil o más habitantes, cuya área urbana, funciones y actividades rebasan el límite del municipio o demarcación que originalmente la contenía, incorporando como parte de sí misma o de su área de influencia directa a municipios vecinos, predominantemente urbanos, con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómica. Adicionalmente, se considera como zona metropolitana: a) todos aquellos municipios, demarcaciones territoriales o asentamientos humanos que contienen una ciudad de un millón o más habitantes, y b) aquéllos con ciudades de 250 mil o más habitantes que comparten procesos de conurbación con ciudades (SEDESOL, CONAPO, INEGI, 08 de junio de 2017).

En este contexto, el origen de la definición del fenómeno metropolitano surge en Estados Unidos de Norteamérica en la década de 1920. Esta noción se utiliza para definir una ciudad cuando alcanza un tamaño considerable y supera los límites de su unidad administrativa original, que en el caso de México es el municipio (Negrete y Salazar, 1986). El término “zona metropolitana” se acuñó y desarrolló como una forma de abordar y comprender el crecimiento urbano y la expansión de las ciudades más allá de los límites político-administrativos de las localidades principales.

Para comprender cómo se desarrollan y crecen las zonas metropolitanas, es fundamental explorar algunos conceptos relacionados con los fenómenos urbanos. Entre estos conceptos, destacan el desarrollo urbano, las ciudades y la conurbación. El fenómeno urbano es esencial para entender el desarrollo metropolitano, y se puede entender de dos maneras: el área urbana y la zona metropolitana. Estos dos términos se definen mediante elementos y variables que se ajustan a la realidad geográfica conocida como ciudad. Es importante tener claridad sobre estos conceptos, ya

que permiten comprender cómo se articulan y expanden las áreas urbanas, creando así las zonas metropolitanas.

En esencia, el desarrollo de la Zona Metropolitana del Valle de México es la metrópoli más poblada del país, y su conurbación con los municipios circundantes, tienen un impacto significativo en la formación y evolución de las áreas metropolitanas circundantes. Esta área metropolitana engloba a la ciudad central, antes conocida como Distrito Federal y ahora denominada Ciudad de México, así como a los municipios con características urbanas. Se compone de 76 Unidades Político-Administrativas (UPA's): 16 alcaldías de la Ciudad de México, 59 municipios del Estado de México y uno en Hidalgo. Limita al norte con Hidalgo y el Estado de México, al este con el Estado de México, Tlaxcala y Puebla, al sur con el Estado de México y Morelos, y al oeste con el Estado de México.

En este orden de ideas, su estudio identificó doce zonas metropolitanas alrededor de ciudades que tenían una población de más de 100,000 habitantes en 1960. Además, actualizó la delimitación de la zona metropolitana de la Ciudad de México para 1970. Luis Unikel, en 1966, adoptó la definición propuesta por un grupo de expertos de las Naciones Unidas para describir una zona metropolitana, en la cual se establece que

En una primera etapa de la formación de una ciudad, tanto la población como la actividad económica, la vivienda y los servicios urbanos tienden a concentrarse físicamente en el centro de la misma. [...] Sigue a ésta una segunda fase de expansión física de la ciudad y de ampliación de su radio de influencia; se genera la suburbanización y aparecen nuevos centros de trabajo y de concentración de servicios dentro del área urbana. Si en este proceso la ciudad “absorbe” una o más unidades político-administrativas a su alrededor, aparece una zona metropolitana, la cual consiste en una agregación de municipios que muestra más precisamente la dimensión real de la ciudad a que se refiere (Negrete y Salazar, 1986, p. 99).

El concepto de zona metropolitana es distinto al de área metropolitana o área urbana propiamente dicha, ya que el límite de la primera comprende delegaciones y municipios completos,

incluyendo a todas sus localidades, independientemente de que éstas formen parte del área urbana continua de la ciudad. “Las zonas metropolitanas son unidades socioespaciales y no conjuntos independientes de áreas urbanizadas y de jurisdicciones político-administrativas” (Iracheta, 2009, p. 46).

Ante este escenario, una de las principales estrategias utilizadas en la planificación urbana ha sido la creación de áreas conocidas como Zonas Metropolitanas. Una figura político-administrativa que surge de la necesidad de identificar y caracterizar territorios interconectados que comparten problemáticas, funciones y actividades con la finalidad de brindar soluciones certeras (Verduzco y Garrido, 2021, citado por Galarza y Rodríguez, p. 122).

En otras palabras, la distinción radica en que la noción de zona metropolitana se extiende más allá de la delimitación física de la ciudad propiamente dicha, incluyendo áreas administrativas y localidades que están estrechamente vinculadas a la metrópoli desde una perspectiva socioeconómica y demográfica. Iracheta (2009) refiere que las zonas metropolitanas no son conjuntos independientes de áreas urbanizadas y jurisdicciones político-administrativas; más bien, son unidades socioespaciales interrelacionadas. El autor enfatiza que la Zona Metropolitana de la Ciudad de México no debe considerarse como entidades aisladas y separadas, sino como entidades que están estrechamente vinculadas y entrelazadas desde una perspectiva socioespacial.

Tal y como observan Verduzco y Garrido (2021), la delimitación de las Zonas Metropolitanas se basa en dos elementos principales. En primer lugar, se busca identificar y caracterizar estas áreas teniendo en cuenta factores como el tamaño de la población y otros elementos que definen su integración física y funcional. Estos aspectos son esenciales para la toma de decisiones en la planificación y formulación de políticas públicas. En segundo lugar, se lleva a cabo la identificación de una serie de elementos vinculados al desarrollo social y económico. Es

decir, se busca identificar y estudiar los elementos vinculados al desarrollo social y económico de manera específica para esa zona en particular.

Estas áreas delimitadas se establecen con el propósito de abordar los desafíos y oportunidades que surgen en entornos urbanos cada vez más complejos y en constante crecimiento. La delimitación de estas zonas tiene como objetivo promover una gestión más eficiente de los recursos, mejorar la coordinación entre los municipios y estimular el desarrollo integral de las áreas metropolitanas (SEDATU, CONAPO e INEGI, 2004).

Esta estrategia se ha convertido en un enfoque clave para abordar los problemas urbanos y planificar un crecimiento sostenible y equitativo en las regiones metropolitanas. Las zonas metropolitanas son regiones urbanas que abarca una ciudad central con una población de un millón de habitantes o más, junto con municipios vecinos que también tienen un carácter predominantemente urbano. Estas áreas mantienen un alto grado de integración socioeconómica, tal como Verduzco y Garrido (2021) destacan que

Las Zonas Metropolitanas representan uno de los grandes desafíos en materia de planeación y política urbana dado que el fenómeno metropolitano requiere de mecanismos de gestión precisos que permitan un buen funcionamiento. En este sentido, existen otros elementos que condicionan su buen funcionamiento tales como el marco jurídico, la gobernanza metropolitana y sin lugar a duda, los arreglos político-institucionales que incentiven la gestión intrametropolitana (Verduzco y Garrido 2021, citado por Galarza y Rodríguez, p.122).

No obstante lo anterior, la delimitación de las Zonas Metropolitanas ha surgido como una estrategia clave en la planificación urbana. Estas áreas político-administrativas se crean para identificar y caracterizar territorios interconectados que comparten problemáticas, funciones y actividades, con el objetivo de ofrecer soluciones efectivas (SEDATU, CONAPO e INEGI, 2004). En razón de lo anterior, el problema metropolitano se aborda desde la perspectiva de la delimitación de las Zonas Metropolitanas, como se mencionó previamente. Estas Zonas

Metropolitanas son complejas y dinámicas y se caracterizan por una amplia gama de interacciones sociales y económicas que las distinguen significativamente de simples áreas urbanas.

De acuerdo con (Iracheta, 2016), las Zonas Metropolitanas son unidades que combinan aspectos sociales y espaciales. Cuando se habla de “unidades socioespaciales”, se refiere a que estas zonas no solo se componen de edificaciones y estructuras urbanas, sino que también incluyen a las personas que viven en ellas y cómo se relacionan entre sí. Es decir, la población que vive en una Zona Metropolitana se identifica y forma una comunidad que comparte un espacio común, que es la “gran ciudad” (p. 15).

Además, destaca la importancia de los flujos e intercambios que ocurren dentro de estas zonas. Se refiere a los movimientos y conexiones que se dan entre diferentes áreas dentro de la Zona Metropolitana, tanto en términos económicos como sociales. Estos flujos pueden incluir desplazamientos de personas para trabajar, para acceder a servicios o para socializar, así como movimientos de bienes y servicios.

Iracheta (2016) indica que para el gobierno y administración de las Zonas Metropolitanas se consideran dos ámbitos territoriales: el local, que se refiere a –la metrópoli hacia adentro–, donde el municipio es la unidad político-administrativa responsable; –y el regional–, que se refiere a la metrópoli hacia afuera–, donde el gobierno estatal tiene un papel relevante. Sin embargo, en ambos casos, los esfuerzos gubernamentales suelen consistir en una serie de programas, políticas y acciones, pero rara vez se logra una visión integrada de la metrópoli (p. 18).

Las Zonas Metropolitanas, como se mencionó previamente, son áreas o demarcaciones territoriales que forman parte de la región urbana de una ciudad principal, conocida como la metrópoli. Estas son entidades urbanas que presentan una marcada interdependencia entre sí, debido a la intensa movilidad de personas, bienes y servicios que se generan en su interior. En

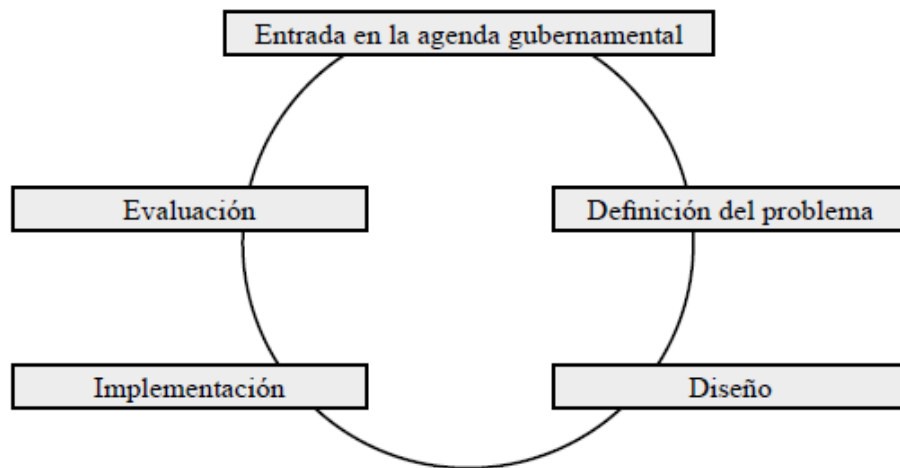
estas áreas o demarcaciones territoriales se concentran diversas actividades económicas, comerciales, culturales y sociales, y se dan fenómenos como la conurbación. La relevancia de las Zonas Metropolitanas radica en su capacidad para funcionar como centros de atracción de población y actividades, así como en su potencial para impulsar el desarrollo regional.

Sin embargo, también enfrentan desafíos importantes, como el crecimiento desordenado, la congestión vial, la contaminación ambiental y la segregación socioeconómica. En consecuencia, la planificación y gestión adecuada de las Zonas Metropolitanas son cruciales para lograr un desarrollo urbano sostenible y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Esto implica la colaboración entre los diferentes municipios y autoridades gubernamentales, la promoción del transporte público eficiente y amigable con el medio ambiente, así como la preservación de espacios verdes y áreas de recreación para el bienestar de la comunidad.

1.2. Las políticas públicas urbanas en un contexto metropolitano

Las políticas públicas son conjuntos de decisiones y acciones que lleva a cabo un gobierno para solucionar los problemas que, en un momento dado, los ciudadanos y el propio gobierno consideran prioritarios. Por ejemplo, el desempleo y servicios públicos como pavimentación, alumbrado público, sistemas de salud, educación, movilidad y vivienda. Una política pública se presenta como un conjunto de actividades que emanan de uno o varios actores investidos de autoridad. Ante esto, las políticas públicas se ejecutan a través de una serie de actividades dirigidas por las instituciones gubernamentales, para tomar decisiones y llevar a cabo acciones específicas. En la figura siguiente, se ilustra un esquema de las políticas públicas centradas sobre el proceso o ciclo de políticas en la agenda gubernamental.

Figura 1. Esquema sobre el proceso o ciclo de políticas públicas en la agenda gubernamental



Fuente: Arellano y Blanco (2013, p. 40).

En este sentido, las políticas públicas son el producto de los procesos de toma de decisiones de los gobiernos los cuales generan consecuencias positivas o negativas en la sociedad. Dichas consecuencias pueden ser mitigadas, incrementadas o neutralizadas para resolver los problemas públicos. La estructura de las políticas públicas es, de hecho, un ciclo; dentro de cada fase, el proceso cíclico mismo se repite, por lo que es posible considerar que en la fase de evaluación existen cinco etapas: La entrada en la agenda gubernamental, definición del problema, el diseño, la implementación, y la evaluación. De acuerdo con Arellano y Blanco (2013), las etapas del ciclo de las políticas públicas comprenden:

Todas las decisiones y acciones de gobierno que definen las problemáticas públicas específicas a solucionar, y establecen explícitamente los mecanismos particulares a utilizar para ello [...]. En efecto, las políticas públicas son un paso natural de la acción gubernativa en una sociedad plural, donde se requiere de un espacio y de una forma de discusión abierta de los problemas a solucionar, de las alternativas a escoger y de los recursos a utilizar. (Arellano y Blanco, 2013, p. 10)

Sobre la importancia de las políticas públicas. Aguilar (1992) argumenta que “se refieren a la forma en que se definen y construyen cuestiones y problemas, y a la forma a en que llegan a la agenda política y a la agenda de las políticas pública” (p. 31). Para Parsons (2007), el concepto

de políticas públicas surge a partir de la noción de lo público que abarca lo colectivo y afecta a toda una comunidad, y que se diferencia de lo privado o individual.

Parsons (2007) nos explica el origen y la diferencia entre lo público y lo privado desde las antiguas civilizaciones griegas y romanas. Destaca que Aristóteles fue uno de los primeros en hacer esta distinción al concebir *–la polis–* como la forma ideal de asociación humana. A partir de esta distinción, surge el concepto de políticas públicas, las cuales tienen como objetivo abordar los problemas que afectan a la sociedad en general.

El estudio y análisis de las políticas públicas tienen como objetivo solucionar problemas de diferentes tipos, tales como los ambientales, sociales, económicos, educativos, entre otros. A su vez, estas políticas pueden ser universales, cuando se enfocan en toda una población, o focalizadas, dirigidas a un sector específico. Sin embargo, existen tantas definiciones como corrientes de pensamiento respecto a estas políticas.

Mientras que para Aguilar (1992), el análisis de las políticas públicas constituye un conjunto de disciplinas dedicadas a analizar los procesos de formulación y aplicación de políticas. Estas disciplinas se centran en la recopilación de datos y en la elaboración de interpretaciones pertinentes para abordar los problemas de políticas en un período específico.

La interpretación de los autores proporciona un marco útil para comprender las políticas públicas, resaltando las distintas etapas de su proceso de desarrollo y subrayando la importancia de la calidad de la información y la comunicación entre los actores involucrados. Este enfoque se convierte en un punto de referencia transcendental para analizar problemas de naturaleza pública. Su formulación conceptual demuestra que, desde sus inicios, las políticas públicas fueron reconocidas como un campo interdisciplinario con un propósito aplicado claramente definido.

Respecto a esta noción, Wilson (2018) hace referencia al concepto de que las políticas públicas son decisiones adoptadas por el Estado en respuesta a situaciones problemáticas que afectan a la ciudadanía y demandan una solución. Además, implica analizar el alcance de los términos involucrados, como “política”, que puede referirse tanto al ejercicio del poder como a las acciones para alcanzar objetivos (p. 31).

Por su parte, Oszlak y O’Donnell (1981) hacen referencia al concepto de políticas públicas en términos de políticas estatales y, en tal sentido, sostienen que se trata de “[...] un conjunto de acciones u omisiones que manifiestan una determinada modalidad de intervención del Estado en relación con una cuestión que concita la atención, interés o movilización de otros actores de la sociedad civil” (p. 112-113).

Las políticas se refieren a la planificación de una acción colectiva intencionada, y los resultados reales de esta acción, producto de las decisiones e interacciones, constituyen los hechos generados por la misma. Por lo tanto, las políticas públicas pueden entenderse como:

La interacción con el gobierno con la ciudadanía para buscar –en la medida de lo posible– soluciones al conjunto de problemas de la localidad. Las políticas públicas requieren de la participación ciudadana en las diversas etapas de su hechura. De no ser así, las políticas son sólo gubernamentales [...] La política pública es relevante para la agenda de este enfoque del desarrollo, debido al protagonismo que otorga a los diversos actores que se desenvuelven en el ámbito local. Los actores son –a final de cuentas– los que determinan quién, cómo y de qué forma se deben tomar las decisiones públicas, incidiendo así en los procesos, en los resultados y en el contenido de las políticas. (Arias y Herrera, 2012, p.25)

De acuerdo con los autores, la participación ciudadana en todas las etapas de elaboración de políticas es fundamental, ya que, sin ella, las políticas se limitan a ser simples decisiones gubernamentales. Además, enfatizan que reconocen la importancia de esta interacción poniendo énfasis en los diversos actores locales, que ellos son quienes tienen influencia en la toma de decisiones y, por lo tanto, en los resultados y contenido de las políticas públicas.

Como se expuso anteriormente, las políticas públicas son medidas gubernamentales destinadas a abordar problemas específicos de interés público, que se desarrollan mediante un proceso de evaluación y análisis para garantizar su viabilidad, involucrando a la ciudadanía en la identificación de problemas y posibles soluciones.

[...] La política pública consiste en ser un conjunto de acciones intencionales y causales, orientadas a la realización de un objetivo de interés / beneficio público, cuyos lineamientos de acción, agentes, instrumentos, procedimientos y recursos se reproducen en el tiempo de manera constante y coherente (con las correcciones marginales necesarias), en correspondencia con el cumplimiento de funciones públicas que son de naturaleza permanente o con la atención de problemas públicos cuya solución implica una acción sostenida. La estructura estable de sus acciones, que se reproduce durante un cierto tiempo, es lo esencial y específico de ese conjunto de acciones de gobierno que llamamos política pública. (Aguilar y Lima, 2009, p. 3)

Las políticas se conciben como una declaración de intenciones, una declaración de metas y objetivos. Para Pressman y Wildavsky, “las políticas son una cadena causal entre las condiciones iniciales y las futuras consecuencias: si X, entonces Y” (Pressman y Wildavsky citado en Aguilar Villanueva, 2000, p. 44). Es decir, las políticas públicas son hipótesis: si implementamos este curso de acción (X), tendremos estas metas y objetivos cumplidos (Y).

Lo mismo puede decirse respecto a la variedad de propuestas para definir lo que son las políticas públicas. Por ello, resulta de más provecho retomar la sugerente idea planteada por Aguilar Villanueva, quien define a las políticas públicas como: “un conjunto (secuencia, sistema, ciclo) de acciones, estructuradas en modo intencional y causal, en tanto se orientan a realizar objetivos considerados de valor para la sociedad o a resolver problemas cuya solución es considerada de interés o beneficio público” (Aguilar, 2008, p.13). Para los franceses Yves Mény y Jean Claude Thoening, el estudio de las políticas públicas se limita a investigar cómo las autoridades públicas llevan a cabo sus acciones:

Otro uso del término política distingue lo que los ingleses designan con la palabra *policy*, ya sea un marco de orientación para la acción, un programa o una perspectiva de actividad. Así, se dice que un gobierno tiene

una política económica, o sea que realizan un conjunto de intervenciones, que elige hacer o no hacer ciertas cosas en un campo específico, en este caso, la economía. Es en este último sentido en el que cabe hablar claramente de política pública; es decir, de los actos y de los *no actos comprometidos* de una autoridad pública frente a un problema o sector relevante de su competencia. (Meny y Thoening, 1992, p. 89)

Siguiendo esta línea, a partir de la propuesta, las políticas públicas tienen el potencial de convertirse en herramientas efectivas para abordar problemas concretos que afectan a la sociedad, respondiendo de manera adecuada a las necesidades reales de las personas y generando mejoras tangibles en la comunidad. Para Aguilar Astorga y Lima Facio, el marco de análisis y acción de las políticas públicas se define como: La política pública es dar un marco de análisis y acción para revertir lo indeseable, de manera organizada, donde los actores no se reducen al gobierno, y sobre todo donde se rescata la parte pública de la política, incorporando diferentes conocimientos científicos (Aguilar y Lima, 2009, p.27).

En este contexto, se entiende que las políticas públicas surgen como resultado de los procesos de toma de decisiones del Estado para abordar problemas públicos específicos. Como se ha observado, estas políticas, así como su análisis, deben ser necesariamente multidisciplinarias debido a la complejidad de los asuntos públicos. Mauricio Merino señala que: “Una política pública puede ser definida como una intervención deliberada del Estado para corregir o modificar una situación social o económica que ha sido reconocida como problema público” (Merino, 2013, p.10).

Sin embargo, no todas las acciones públicas, regulaciones o intervenciones constituyen políticas públicas. Es fundamental que tales decisiones sean llevadas a cabo por entidades ejecutivas o representativas del Estado, y no por individuos privados, con el objetivo de alterar el *statu quo* mediante de recursos normativos, financieros y humanos disponibles en el ámbito público. Manuel Tamayo, por su parte, plantea que:

Las políticas públicas son el conjunto de objetivos, decisiones y acciones que lleva a cabo un gobierno para solucionar los problemas que en un momento determinado los ciudadanos y el propio gobierno consideran prioritarios. Desde este punto de vista, las políticas públicas se pueden entender como un proceso que se inicia cuando un gobierno o un directivo público detecta la existencia de un problema que, por su importancia, merece su atención y termina con la evaluación de los resultados que han tenido las acciones emprendidas para eliminar, mitigar o variar ese problema. (Tamayo, 1997, p. 281)

La distinción entre políticas públicas y gubernamentales surge de la percepción de lo público como un ámbito compartido por el Estado y la sociedad. Estas políticas públicas difieren en sus características fundamentales, contenido y alcance, por lo que es esencial identificar y diferenciar entre varios tipos. Además, las políticas públicas no están sujetas a la limitación de los recursos; se caracterizan por su tendencia a degradarse y fragmentarse en unidades independientemente. De acuerdo con Theodore Lowi, citado en Aguilar Villanueva (1992), se pueden distinguir tres tipos de políticas:

- 1) **Políticas distributivas:** Se caracterizan por la facilidad con que pueden desagregarse los recursos y repartirse en pequeñas unidades independientes las unas de las otras y libres de toda regla general.
- 2) **Políticas regulatorias:** Causan también impactos específicos e individuales, pero no pueden desagregarse casi al infinito como las políticas distributivas.
- 3) **Políticas redistributivas:** Son similares a las políticas regulatorias, en el sentido de que incluyen las relaciones entre amplias categorías sociales de individuos y, por consiguiente, las decisiones individuales deben estar interrelacionadas (Aguilar, 1992, pp.100-103).

Las políticas públicas juegan un papel fundamental en el desarrollo y el bienestar de un país. Estas políticas están diseñadas para abordar problemas del gobierno, mediante la comparación de decisiones tomadas por el Estado, con el fin de mitigar o resolver problemas públicos. Este concepto ha sido ampliamente desarrollado por diversos autores especializados en la materia, quienes destacan su carácter horizontal y la necesidad de establecer una cooperación efectiva entre las instituciones gubernamentales, así como con los actores

privados y sociales, a lo largo de las diferentes fases de implementación de las políticas públicas.

Al respecto, Sánchez (2019) enfatiza que la política pública es un conjunto de acciones que tienen como objetivo lograr resultados eficientes por parte del Gobierno. Este proceso de implementación de políticas públicas involucra la participación de diversos actores sociales y puede generar conflictos de intereses. En este proceso de selección de curso de acción, se utilizan diversos recursos, como recursos financieros, humanos, políticos y organizacionales. La elección del curso de acción a seguir en la implementación de una política pública dependerá de la capacidad de negociación de los actores involucrados.²

1.3. Nuevas formas de acción gubernamental en las metrópolis

Las políticas urbanas deben atender y resolver problemas no sólo a nivel local sino metropolitano, además deben plantear los escenarios futuros más adecuados a los procesos de urbanización presentes y posteriores y a la complejización de las sociedades urbanas. De ahí que la esfera gubernamental se enfrente a un panorama que le representan retos tanto en su operación como en su estructura misma. En particular, la intervención de los gobiernos en los asuntos públicos y en los problemas urbanos de las metrópolis requiere de metodologías que le permitan generar procesos de gobierno más efectivos y eficientes que lleven a alcanzar su objetivos y metas. Por lo anterior es importante hablar de la gobernanza y la gobernabilidad.

² La concepción de política pública aplicada a la movilidad regional en el Valle de México exige la colaboración entre los distintos órdenes de gobierno—federal, estatal y municipal—para optimizar el transporte y mejorar la conectividad en toda la zona metropolitana. Cada nivel de gobierno debe estar involucrado en la planificación, implementación y evaluación de las políticas de transporte, con el objetivo de crear un sistema de movilidad eficiente que beneficie a toda la zona. Esta colaboración se refleja en la creación de planes y proyectos que integran diferentes modos de transporte, como el Metro, el transporte público y las infraestructuras viales. Se busca también mejorar la conectividad entre los municipios, facilitando el tránsito y reduciendo los problemas de congestamiento vial.

Al hablar de gobernanza y gobernabilidad como método ambos términos se refieren a la capacidad de los sistemas de gobierno para tomar decisiones, implementar políticas y responder a las necesidades y demandas actuales de una sociedad. En este sentido, la gobernabilidad se refiere a la capacidad de los sistemas políticos para gobernar eficazmente, asegurando la estabilidad y la legitimidad del gobierno. En cambio, la gobernanza se refiere a la forma en que se toman y se implementan las decisiones en un sistema político, incluyendo la participación ciudadana y la transparencia. Los dos son conceptos importantes para comprender cómo funciona el gobierno, y cómo se pueden mejorar los sistemas políticos para asegurar una gestión pública eficaz y transparente.

La gobernanza comprende el sistema de gobierno en su totalidad, englobando todas las instituciones relacionadas con la gestión gubernamental. Es esencial entender este concepto de manera práctica, ya que implica los procesos de interacción entre los diversos actores sociales involucrados, que conducen a la toma de decisiones, con el fin de abordar los problemas de los asuntos públicos y lograr los objetivos sociales prioritarios. Según varios autores, la gobernanza se refiere particularmente a las propuestas recientes de una Nueva Gobernanza, que implica una colaboración en red entre el gobierno y las organizaciones económicas y sociales (Aguilar, 1996).

Un gobierno con la suficiente estabilidad para atender y resolver los distintos problemas sociales enfocando los recursos públicos a la satisfacción de las demandas de la sociedad. “La gobernanza conlleva el precepto de cooperación horizontal y vertical entre las instituciones de gobierno, así como con actores privados y sociales en las diversas fases de las políticas públicas” (Hernández, et al., 2021, p.3).

Hernández (2021) subraya la importancia de la cooperación y colaboración entre diferentes sectores para lograr una buena gobernanza. Además, enfatiza que un buen gobierno debe contar

con la estabilidad necesaria para abordar y resolver los diversos problemas sociales, enfocando los recursos públicos en satisfacer las necesidades de la sociedad. Para lograr esto, la gobernanza implica trabajar juntos, tanto entre las instituciones gubernamentales, como con los actores privados y sociales, en todas las etapas de las políticas públicas.

En ese mismo orden de ideas, Martínez (2005) define la gobernanza como el conjunto de normas, principios y valores que rigen la interacción entre los actores involucrados en el desarrollo de una política pública. Es decir, la gobernanza es el marco institucional que permite la toma de decisiones y la gestión de los recursos públicos de manera eficiente y efectiva (p.14).

La gobernanza implica, así pues, una forma nueva y diferente de gobernar caracterizada por la interacción entre una pluralidad de actores, las relaciones horizontales, la búsqueda del equilibrio entre poder público y sociedad civil y la participación en el gobierno de la sociedad en general, y no de un único actor, sea este político, económico, social o cultural [...] (Martínez, 2005, p. 13).

Las instituciones juegan un papel fundamental en la gobernanza, ya que permiten reducir la incertidumbre y mediar en los conflictos. Además, las instituciones ofrecen sistemas de incentivos y aportan la estabilidad necesaria para el desarrollo social. Por otro lado, la gobernanza no es un objetivo en sí mismo, sino un medio para conseguir una variedad de objetivos que son escogidos independientemente por los actores implicados y afectados.

En el caso de la gobernabilidad, ésta se refiere a la capacidad de respuesta técnica y política que tiene el Estado a las demandas de la sociedad. Tal como plantea Martínez (2005), “la gobernabilidad se refiere a la capacidad de una determinada sociedad para enfrentar positivamente los retos y oportunidades que se le plantean en un momento determinado” (p. 14). Dicho de otra manera, se trata de la capacidad de un país o una comunidad para tomar decisiones y actuar de manera responsable y eficiente para enfrentar los problemas y aprovechar las oportunidades que se presentan. En la actualidad, esta interacción se produce tanto en entornos más o menos estables,

conocidos como redes de políticas públicas, como en entornos conflictivos. La gobernanza implica, por lo tanto, establecer las normas que guían la interacción en estas redes, así como determinar el papel de los poderes públicos en ellas y gestionar la coexistencia de diferentes actores, cuyo origen puede ser público, privado o social. Estas redes de políticas públicas son entornos donde los diversos actores colaboran para abordar problemas y desafíos públicos de manera conjunta. Por tanto, la gobernanza implica establecer las normas que rigen esta interacción, incluyendo cómo los poderes públicos se relacionan con los actores privados y sociales en estas redes.

El enfoque de redes de políticas públicas desde una perspectiva teórica –*Policy network*– se basó en los conceptos teóricos más tempranos de la ciencia política, utilizando perspectivas de otras ciencias sociales. De acuerdo con Klijn (1998), los procesos de la política son resultados de interacciones complejas, donde los problemas y soluciones están en constante cambio. En este sentido, Rhodes, citado por Klijn (1998), señaló que las comunidades de política pública fueron redes caracterizadas por la estabilidad de las relaciones y del público en general, con un alto grado de interdependencia vertical y articulación horizontal limitada. Por lo tanto, los conceptos de redes de políticas propuestos por diversos autores (Aldrich y Whetten, 1981; Scharpf, 1978), se agruparon en tres distintas características de las redes de políticas públicas:

- 1) La totalidad de todas las unidades que están conectadas por un cierto tipo de relación.
- 2) Las redes limitan y facilitan las acciones de las organizaciones.
- 3) La red es el conjunto de vínculos directos e indirectos definidos por relaciones mutuas de dependencia (Klijn, 1998, pp. 32-33).

Autores como Benson citado por Klijn, 1998, refiere a las redes políticas como “complejo de organizaciones conectadas a las demás a través de dependencias de recursos y distinguidas de

las otras por rupturas en las estructuras de dependencia de recursos” (p. 33). Las redes de políticas públicas se definen como estructuras de relaciones sociales relativamente estables entre actores independientes que se configuran en torno a problemas específicos o programas sociales.

Klijn (1998) plantea que estas redes surgen de la interdependencia entre los actores, destacando que cada uno de ellos depende de los recursos proporcionados por los demás para lograr sus objetivos. En este sentido, ningún actor individual posee suficiente poder para determinar las acciones estratégicas de los demás participantes. Además, la incertidumbre sobre los resultados y los objetivos del proceso es inherente a estas interacciones, lo que subraya la importancia de la estrategia en las dinámicas de las redes.

Asimismo, la gobernanza se enfoca en lograr un equilibrio adecuado entre los diferentes actores y sus intereses, a través de la coordinación y colaboración en las políticas públicas. Por lo tanto, el papel de los poderes públicos en estas redes es crucial para garantizar que las políticas públicas sean implementadas de manera efectiva y eficiente para satisfacer las necesidades de la sociedad.

Así pues, la gobernabilidad significa que los ciudadanos pueden hacer uso del gobierno para resolver los problemas sociales. “La noción tradicional de gobernabilidad se enfoca en la capacidad para explicar *exitosamente* un proyecto de gobierno y para *procesar* institucionalmente diversos conflictos” (Pérez, 2013, p. 154). Es decir, es el conjunto de facultades que tiene el gobierno para ejercer su poder dotando a la gobernabilidad de más autonomía, de más soberanía para la toma de decisiones que crea más adecuadas para una población o bien a la sociedad “la gobernabilidad consiste en preguntarse sobre las capacidades de gobernar del gobierno, considerando a la sociedad como que por definición ha de ser gobernado y administrado, dado que

se considera atrasada, incompetente, dividida e incapaz de autorregulación, autodesarrollo y auto gobierno” (Aguilar, citado por Pérez, 2013, p. 154).

Ahora bien, ya expuesto lo que es cada una de ellas, es importante plantear sus diferencias específicas en cuanto el proceso de diseño, decisión e implementación de las políticas públicas. Existe una distinción sutil, pero crucial, entre dos conceptos clave al analizar la implementación de políticas públicas desde una perspectiva institucionalista.

Por un lado, la gobernabilidad se refiere a la capacidad del Estado para responder técnica y políticamente a las demandas de la sociedad. Por otro lado, la gobernanza se enfoca en la calidad de dicha respuesta estatal, considerando el entramado institucional que la sustenta, el momento en que surge y los diversos requisitos que implica su ejecución. Esta diferencia fundamental implica valorar no solo la capacidad de respuesta del Estado, sino también la efectividad y el contexto en el que se lleva a cabo.

Por ello, durante la segunda mitad del siglo XX, se cambiaron las formas de hacer política y administración pública, ya que carecían de eficiencia y eficacia. Este cambio implicó una desregulación del poder, permitiendo el acceso al sector privado y creando mecanismos de rendición de cuentas del Estado, es decir, se pasó a lo que se conoce como gobernanza.

La gobernanza es una forma nueva y distinta de gobernar, en la que los contenidos, las formas, el léxico y la política en general, se adaptan a nuevas condiciones, entre las que destacamos el nuevo papel de la sociedad organizada y el de las políticas territoriales. ¿Qué caracteriza a la gobernanza? En primer lugar, la idea de red; en segundo, la idea de independencia; en tercer lugar, la idea de gestión y, en cuarto lugar, la idea de participación social en cosa pública [...] (Iracheta, 2009, p. 72).

La postura de Iracheta (2009), sugiere que la gobernanza es una forma diferente y mejorada de gobernar. La idea es que la sociedad se organice de manera más eficiente para lograr objetivos específicos. Actualmente, existen numerosas organizaciones civiles que se unen para resolver

problemas compartidos. Sin embargo, es importante aclarar que la gobernanza no implica necesariamente un cambio radical en la forma en que se lleva a cabo la toma de decisiones, sino más bien una mayor participación ciudadana en el proceso.

Según Iracheta (2009) gobernar es importante para el desarrollo entre gobierno y la sociedad, pues nos adentramos al esquema que presenta la participación ciudadana y social que consentirá crear ciudadanos que se interesan en el conocimiento de su problemática social, conscientes, capaces, informados, capacitados lo que a su vez ayudan a favorecer la habilidad de saber gobernar.

En lugar de atender las demandas y necesidades de los ciudadanos, se centraliza el poder y la administración, lo que genera grandes complejidades para abarcar una buena gestión de las ciudades o metrópolis, así como para brindar bienes y servicios de todo tipo tanto públicos como privados. A la larga, esto también crea un mayor descontento por parte de la ciudadanía, ya que no se satisfacen sus necesidades en tiempo y forma o no se llegan a buenas negociaciones.

Por lo tanto, lo que termina ocurriendo es una deslegitimación hacia los gobiernos de cualquier orden y nivel. Ahora bien, para entender mejor este concepto de gobernabilidad tal vez para la sociedad en general sea un concepto no muy común y no muy propio de comprender y saber cómo se lleva a cabo.

Por lo tanto, la gobernabilidad es la capacidad de las instituciones públicas para atender de manera oportuna y eficiente las demandas ciudadanas, evitando riesgos que puedan afectar la estabilidad del sistema político y la democracia. Asimismo, al considerar estos tres ámbitos en la definición de gobernabilidad, se puede tener una visión más completa y matizada de cómo funciona el sistema político. La gobernabilidad y la gobernanza, aunque distintas, se

complementan en las democracias participativas: la primera se enfoca en la legitimidad y las capacidades del gobierno para satisfacer las demandas ciudadanas, mientras que la segunda determina el estilo de gobernanza a través de redes de participación social.

La gobernanza se presenta como la respuesta a esta cuestión nueva de la insuficiencia directiva del gobierno, en tanto afirma que, si bien es necesario otorgar o devolver al gobierno las capacidades que necesita para superar sus deficiencias y estar en condiciones de conducir y coordinar a sus sociedades, lo que fundamentalmente se requiere hoy es más bien un nuevo proceso de gobernar, dar forma a una nueva conducción y coordinación de la sociedad, dado que el gobierno por sí solo, con sus capacidades, facultades y recursos, ya no puede definir la agenda de la sociedad y menos realizarla, y dado que su patrón directivo unilateral, vertical, [...] (Aguilar, 2016, p. 63).

El gobierno se puede definir como el encargado de controlar y administrar las instituciones del Estado según el orden jurídico normativo. En donde la administración pública se ocupa de los procesos, programas y problemas sociales y “el papel de los ciudadanos se reduce a interactuar con sus representantes o considerar solamente su opinión en ciertos temas que les atañen de forma directa, o bien a su participación en la elección de sus representantes por vía del voto” (Pérez, 2013, p.122).

Por ello, los ciudadanos tienen una participación a través de la democracia electoral o representativa. Además, Pérez (2013) señala que se debe tener en cuenta el debilitamiento del gobierno en temas de equipamiento institucional, fiscal o administrativo, también se debe comprender el comportamiento y capacidad de los gobernantes al momento de relacionarse con los grupos sociales para definir los objetivos de la política pública, y asimismo atender a las problemáticas de los conflictos que aparecen en la convivencia social.

Aguilar (2019) señala que “la capacidad de gobernar consiste en [...] las pautas que los gobernantes practican al relacionarse con los diversos grupos sociales para definir con ellos los objetivos de valor de vida asociada, procurar su aporte para realizarlos, y atender sus problemas”

(p. 123). Las decisiones del gobierno deben basarse en las contribuciones de la población, ya que sólo así se pueden tomar decisiones legítimas. Las expectativas de un gobierno democrático son respondidas de manera eficaz y eficiente a las necesidades de la comunidad, pero esto se ve dificultado por la debilidad en la capacidad del gobierno para atender, organizar, administrar o ejecutar sus programas o políticas públicas adecuadamente. Se destaca a continuación la importancia de comprender el desarrollo de las ciudades y sus impactos en la sociedad, así como la necesidad de abordar de manera integral la movilidad urbana en las áreas metropolitanas.

La movilidad urbana es fundamental para el desarrollo económico y social de una ciudad. Es importante promover un transporte público eficiente y accesible, así como una infraestructura adecuada para ciclistas y peatones. También se debe fomentar una cultura de movilidad sostenible, que incluya una mayor conciencia sobre el impacto ambiental y social de nuestras decisiones de transporte. En México y América Latina, la movilidad urbana presenta desafíos debido a la alta densidad poblacional y la falta de planificación adecuada.

Es necesario desarrollar soluciones efectivas que promuevan una movilidad más eficiente, sostenible y equitativa en la región. Las políticas públicas de movilidad urbana son fundamentales para abordar los problemas de transporte y los espacios públicos. La gobernanza se enfoca en lograr un equilibrio entre los diferentes actores y sus intereses a través de la coordinación y colaboración en las políticas públicas. El papel de los poderes públicos es crucial para garantizar la implementación efectiva de estas políticas. Por su parte, es necesario comprender los desafíos de la movilidad urbana y el transporte para formular políticas públicas efectivas. Se debe mejorar la movilidad sostenible y el transporte público, promoviendo una cultura de movilidad sostenible.

La gobernanza y la gobernabilidad son conceptos clave para mejorar la gestión pública y garantizar una movilidad eficiente y sostenible.³

1.4. Algunos elementos para entender la movilidad urbana

Uno de los temas de mayor atención en la agenda urbana en el mundo es la movilidad en su amplio espectro. Si la enmarcamos en un contexto metropolitano este aspecto de la vida de las urbes se convierte en algo muy complejo y amplio de abordar. No obstante, en este trabajo, vamos a abordarla en el marco del análisis de las políticas urbanas. Para ello es necesario tener una idea general de qué es la movilidad urbana y qué son las políticas de movilidad en las zonas metropolitanas, en particular el sistema ferroviario de alcance medio.

Con el aumento de la población y del número de medios que se utilizan para el desplazamiento de personas y bienes en diferentes tipos de infraestructuras, como carreteras o vías férreas, la necesidad de mejorar la movilidad en las urbes se ha vuelto aún más crucial en las últimas décadas. En particular, las grandes ciudades, como la Ciudad de México, enfrentan desafíos significativos en términos de congestión del tráfico, contaminación del aire y accesibilidad a los medios de transporte. La movilidad urbana no sólo es un problema de transporte, sino también un problema social, ambiental y económico. Por lo tanto, es importante abordarlo de manera integral, teniendo en cuenta la infraestructura, las políticas públicas, las implicaciones urbanas, el financiamiento para su construcción y funcionamiento, la participación ciudadana y el desarrollo tecnológico en la materia.

³ Las instancias directamente vinculadas con la gobernanza de la movilidad metropolitana comprenden principalmente a los gobiernos locales y estatales, responsables de implementar y coordinar las políticas de transporte a nivel regional. Los organismos de transporte se encargan de regular y planificar las redes de movilidad, mientras que el gobierno federal proporciona el apoyo financiero necesario. Además, las entidades privadas y las organizaciones de la sociedad civil participan en la formulación y ejecución de estrategias para mejorar la movilidad metropolitana.

Es fundamental que se promueva un transporte público eficiente y accesible, así como una infraestructura adecuada para ciclistas y peatones. También es importante fomentar una cultura de movilidad sostenible, que incluya una mayor conciencia sobre el impacto ambiental y social de las decisiones de transporte que tomamos como individuos y como sociedad. En definitiva, una movilidad urbana adecuada no solo mejora la calidad de vida de los ciudadanos, sino que también tiene el potencial de impulsar el desarrollo económico y social de una ciudad.

Hablar de movilidad es abordar y definir un concepto amplio, que engloba los desplazamientos de personas y mercancías en un determinado territorio. La movilidad también se refiere a la actividad de las personas al trasladarse de un lugar a otro, ya sea utilizando medios de transporte propios (privados) o públicos, para acudir a sus lugares de trabajo, escuelas o realizar compras (González, 2018). Diariamente, millones de personas se desplazan y circulan, llevando a cabo sus viajes en un constante flujo. Esta dinámica de movilidad urbana es esencial para el funcionamiento de las ciudades y su desarrollo económico, social y cultural. El sistema de movilidad urbana se conceptualiza como el conjunto de elementos y recursos relacionados cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes, así como todos aquellos aspectos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad.

Georgina Isunza (2017) expone que la movilidad urbana se caracteriza por ser un concepto flexible y multidimensional que abarca diversos aspectos relacionados con el campo disciplinario. Estos aspectos incluyen el proceso de habitar en una ciudad, la accesibilidad, los derechos sociales y los procesos de diferenciación socioespacial. Es esencial que estos elementos sean debidamente considerados y reflejados en la planificación y gestión pública para lograr una movilidad urbana efectiva y equitativa.

Comprender la movilidad urbana resulta imprescindible para quienes planean, intervienen o gestionan las dimensiones de la movilidad en las ciudades. La movilidad posibilita a los habitantes de la ciudad trasladarse entre distintos puntos y llevar a cabo sus quehaceres cotidianos. Isunza (2017) reconoce dos formas fundamentales de movilidad: la migración y los desplazamientos cotidianos. En principio describe la migración como la primera forma de movilidad y la define como el factor

[...] determinante del crecimiento social de la población; su tendencia en México marca un declive de la migración rural-urbana (predominante hasta los años ochenta del siglo XX) mientras que adquieren importancia los flujos interurbanos en zonas metropolitanas de alta primacía hacia ciudades de menor rango, en tanto que las migraciones internas en los espacios metropolitanos se colocan como la causa principal de la expansión física de las ciudades (p. 47).

Por su parte, plantea que los desplazamientos cotidianos son “relativamente cortos, reiterativos o cíclicos; se identifican con una permanencia comparativamente breve en el lugar de destino, así como por un retorno al lugar de origen, generalmente el hogar” (p. 48). Como lo hace notar Avellaneda y Lazo (2011), la movilidad urbana se relaciona estrechamente con los procesos de diferenciación social. Los autores consideran que la vida diaria de las personas es un elemento fundamental que influye en los procesos de inclusión y exclusión social. Mediante un estudio realizado en las ciudades de Lima y Santiago, resaltan aspectos específicos relacionados con la movilidad urbana en Santiago.

Demuestran cómo la movilidad urbana permite a los individuos satisfacer sus diversas necesidades de desplazamiento en su vida cotidiana, ya sean relacionadas con el trabajo, la reproducción o la interacción social. “Los mecanismos de adaptación cotidianos que los individuos establecen frente a un cambio en el sistema de movilidad y su influencia en la vida cotidiana de las personas” (Avellaneda y Lazo, 2011, p. 48).

En efecto, esta concepción de la movilidad urbana enfatiza la importancia de garantizar a las personas el derecho a una accesibilidad adecuada cuando se desplazan de un lugar a otro. El concepto de movilidad cotidiana, según la Encuesta Intercensal 2015 del INEGI se refiere a los “desplazamientos cortos, diarios y cíclicos entre un lugar de origen y uno de destino, ya sea en la misma unidad administrativa o en otra, nacional o de otro país” (INEGI, 2017, p. 6). Esta definición se enfoca exclusivamente en viajes por trabajo y estudio, lo que abarca una parte significativa de los desplazamientos que las personas realizan en su rutina diaria.

Este derecho a la movilidad implica condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, así como la inclusión y la igualdad de oportunidades. La movilidad urbana sostenible también implica el fomento de hábitos de transporte más saludables y eficaces, como caminar o andar en bicicleta, que no sólo contribuyen a la reducción de la congestión y la contaminación, sino que también mejoran la calidad de vida de los ciudadanos al promover un estilo de vida más activo y saludable.

La movilidad es un objetivo de las políticas públicas, ya que busca una movilidad más sostenible, centrándose en la protección del medio ambiente y la calidad de vida. Además, los tipos de movilidad urbana que existen y sus características son diversos. Entre los no motorizados se encuentran el peatonal, en bicicleta y en patineta. Por otro lado, los motorizados incluyen la moto, el coche, el tráiler, el autobús, el tranvía, el Metrobús, Metro, Cablebús y el ferrocarril. Cada uno de estos medios de transporte urbano presenta características particulares que los distinguen. A continuación, se enumeran las características de movilidad sostenible en sus diferentes modelos:

1. No motorizados

- **Peatonal:** Se refiere al desplazamiento a pie, ideal para distancias cortas. Es una opción saludable y considerada con el medio ambiente, pero puede ser más lento que otros medios.
- **En bicicleta:** Ofrece rapidez y flexibilidad en el tráfico urbano, además de ser una opción ecológica. Sin embargo, requiere infraestructura adecuada y puede resultar peligroso en vías congestionadas.
- **En patineta:** Similar a la bicicleta en términos de rapidez y flexibilidad, pero más compacto. Adecuado para distancias cortas, pero también depende de una infraestructura segura.

2. Motorizados

- **Moto:** Ágil y rápido para desplazamientos en ciudad, pero menos seguro que otros medios y puede contribuir a la contaminación del aire.
- **Coche:** Ofrece comodidad y privacidad, pero contribuye a la congestión del tráfico y a la contaminación ambiental.
- **Tráiler:** Utilizado principalmente para transporte de mercancías a larga distancia, con gran capacidad de carga, pero con limitaciones de acceso en áreas urbanas.
- **Autobús:** Transporta un gran número de pasajeros y es una opción económica, pero puede ser lento y sufrir retrasos debido al tráfico.
- **Tranvía:** Es un medio de transporte eléctrico que combina la capacidad de transporte de un autobús con la eficiencia y comodidad de un tren ligero.

- **Metrobús:** Similar al autobús, pero con carriles exclusivos, lo que lo hace más rápido y eficiente.
- **Metro:** Rápido y eficiente para distancias largas en entornos urbanos densamente poblados, pero requiere una infraestructura costosa y no está disponible en todas las ciudades.
- **Cablebús:** Es un proyecto que promete ser menos contaminante, más rápido y seguro, con el objetivo de beneficiar a millones de usuarios del Sistema de Transporte Público. Además, este sistema de transporte por teleférico proporciona servicio en zonas elevadas de la Ciudad de México. Uno de sus principales beneficios es la reducción del tiempo de traslado, evitando realizar viajes muy prolongados.
- **Ferrocarril:** Es un sistema de movilidad que ofrece un transporte rápido y eficiente para distancias largas en entornos urbanos y suburbanos. Asimismo, es un sistema de transporte de personas y mercancías como de pasajeros y, en líneas generales, contamina un poco.

Dicho esto, en un primer momento es importante señalar que la movilidad urbana en México y, en particular, en América Latina presenta desafíos significativos debido a la alta densidad poblacional, el crecimiento acelerado de las ciudades y la falta de planificación adecuada. Comprender las características de los desplazamientos cotidianos y su impacto en la sociedad es fundamental para desarrollar soluciones efectivas que promuevan una movilidad más eficiente, sostenible y equitativa en la región.

En la actualidad, tanto en México como en las grandes ciudades alrededor del mundo, el transporte sostenible se ha convertido en una de las principales prioridades. Este enfoque busca

fomentar un modelo de movilidad y planificación urbana que facilite el desplazamiento de las personas de manera accesible, eficiente, segura y equitativa, al mismo tiempo que reduce las emisiones contaminantes.

A pesar de que los automóviles han brindado mayor rapidez, eficiencia y comodidad en los desplazamientos desde su invención hasta la actualidad, también se han convertido en una herramienta fundamental para el transporte de mercancías y la realización de diversas tareas diarias en distintos ámbitos laborales. Sin embargo, a lo largo del tiempo, el crecimiento urbano y económico ha comenzado a impactar gradualmente en las grandes ciudades, generando problemas como congestión vehicular, contaminación ambiental y dificultades en la movilidad, lo que nos ha llevado a replantear la forma en que nos movemos y organizamos nuestras urbes.

La Comisión Ambiental de la Megalópolis, define a la movilidad sostenible como “Un modelo de traslado de bajo consumo de carbono que además de ser saludable, privilegia el elevar la calidad de vida urbana y el bienestar colectivo, así como la creación espacios públicos confortables que favorezcan la convivencia ciudadana” (Comisión Ambiental de la Megalópolis, 24 de septiembre de 2018).

En este contexto, el término “movilidad urbana” o “movilidad sostenible” abarca una perspectiva interdisciplinaria que aborda el diseño de políticas medioambientales dentro del entorno urbano, así como las exigencias climáticas específicas de las ciudades con un alto tráfico vehicular y emisiones de gases de efecto invernadero, como las capitales y megaciudades. En este sentido, autores como Bernal, et al., (2022) mencionan que, desde la perspectiva de la movilidad, la sostenibilidad implica que los sistemas de transporte sean capaces de satisfacer las demandas y hábitos de desplazamiento de los distintos segmentos de la población, con el fin de enlazarlos

eficazmente con las posibilidades de educación, atención médica y empleo que están disponibles en los entornos urbanos.

En concordancia con lo anterior, el termino sustentabilidad o desarrollo sostenible fue formalizado por primera vez el *Informe Brundtland*, elaborado en 1987 por la Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo (CMMAD) de Naciones Unidas. En este documento, “el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades” (Informe Brundtland, 1987, Nuestro futuro común: Informe Brundtland, párrafo 1). En definitiva, la “movilidad urbana” o “movilidad sostenible” se refiere a políticas de transporte con criterios ambientales en áreas urbanas y se adapta a las necesidades climáticas de ciudades con alto tráfico y emisiones.

1.5. Las políticas públicas de movilidad urbana

Este subapartado brinda una primera aproximación de los problemas de las políticas públicas de movilidad urbana y los espacios públicos, ya que es importante conocer una serie de conceptos clave para comprender el tejido intergubernamental, interinstitucional, de los sectores público, privado y social, para gestionar de manera coordinada, asociada o concertada, los asuntos públicos que buscan el desarrollo metropolitano para las ciudades.

Por ello, el enfoque de la movilidad urbana ha demostrado abordar con mayor precisión la complejidad que representan los movimientos de personas en entornos urbanos. “La movilidad es una actividad que involucra el desplazamiento de personas de un sitio a otro, ya sea a través de sus propios medios de locomoción o utilizando algún tipo de transporte” (Comisión Ambiental de la Megalópolis, 2018).

Desde esta perspectiva, es fundamental la movilidad urbana en materia de las políticas públicas, por lo que se ha convertido en un factor importante en el desarrollo sostenible del transporte, en la planeación de las infraestructuras urbanas en el funcionamiento y estructura de las ciudades. Pensar en la movilidad urbana como su capacidad y el tiempo necesario para desplazarse es un buen indicador de la calidad de vida en una ciudad. Durante décadas el paradigma de la movilidad atraviesa problemas de desplazamiento de sus habitantes y congestión vial, lo cual resulta una alta demanda del transporte público e infraestructura vial para los usuarios que se trasladan, ya sea para ir a sus centros de trabajo o ir a la escuela.

Por esta razón, el transporte público se vuelve insuficiente debido a la alta demanda de los usuarios. Existen diversos factores adicionales que contribuyen a la insuficiencia en la movilidad urbana, entre ellos se encuentran: la infraestructura vial inadecuada, el desplazamiento durante las horas pico, la eficiencia del transporte público, la falta de integración de los medios de transporte público, privado, público y colectivo, así como “el aumento de la distancia entre el hogar y los lugares de trabajo, la congestión vehicular, una adecuación tardía al ritmo y crecimiento del tránsito y falta de leyes modernas que contemplen estos cambios” (Lobosco, 8 de octubre de 2017). Estos factores, junto con los diversos actores involucrados, influyen en la falta de eficiencia y equidad social en el acceso a la movilidad urbana, la cual es un derecho fundamental para la sociedad.⁴

Un sistema eficiente de transporte público puede hacer que las áreas remotas sean más accesibles para los trabajadores y consumidores, reducir la congestión del tráfico y la

⁴ Este derecho es fundamental porque garantiza que todas las personas puedan trasladarse de manera segura y accesible de un lugar a otro. De acuerdo con el artículo 4º, párrafo 17 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se menciona que: “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad” (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 2024, art. 4, p. 11).

contaminación del aire, y mejorar la salud de la población. Cada día, millones de habitantes se desplazan en transporte, en vehículos particulares o camiones ya sea para ir del trabajo u hogar para realizar diversas actividades, por lo que presenta una saturación en las vialidades y la necesidad de crear nuevas vías que disminuyan los tiempos de traslado, por mencionar algunos ejemplos de movilidad y algunas definiciones.

El INEGI, a través de la encuesta de Origen Destino en Hogares (EOD) de la Zona Metropolitana del Valle de México, dio a conocer los resultados de los viajes realizados por los habitantes del Censo de Población y Vivienda 2018 en la Zona Metropolitana del Valle de México. Datos que permiten conocer la movilidad cotidiana en la Megalópolis, así como sus características, que se refleja a continuación:

La prolongación del tiempo de traslado es la mayor actividad de los viajes que se realizan para ir al trabajo, el 36.6% demoran hasta media hora; un alarmante 58.1% tardan de 31 minutos hasta 2 horas y, en el 5.3% de los casos, emplean más de 2 horas. “En el caso de la CDMX, 6 de cada 10 viajes tardan de 31 minutos a 2 horas, en tanto que, en los municipios conurbados, el 7.2 % de los viajes emplean más de 2 horas” (INEGI, Encuesta Origen – Destino En Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México, 2018).

El crecimiento ha generado una congestión vehicular excesiva debido a la gran cantidad de personas que necesitan desplazarse de un municipio a otro lo que suma a la ineficiencia en el flujo de vehículos y personas, debido a un sistema de transporte insuficiente ante las necesidades de la población. En este sentido Isunza (2017) enfatiza que la ineficiencia y la escasa cobertura del sistema de transporte público, así como en la alta dependencia del automóvil particular, provoca desplazamientos ineficientes y costosos, congestión en las carreteras y externalidades negativas para el medio ambiente. Estos factores demuestran la necesidad de mejorar el sistema de transporte

público y reducir la dependencia del automóvil particular para lograr una movilidad más eficiente y sostenible (Isunza, 2017, pp. 38-39).

Aun así, de acuerdo con Isunza (2017), la movilidad se vincula con las facilidades o las dificultades que enfrentan las personas para hacer posible esos desplazamientos, es un caso relevante en el papel que desempeñan los gobiernos locales para atender la creciente demanda de movilidad de los habitantes. En este sentido, Cárdenas citado en Valenti (2007), considera que las políticas públicas deben ser diseñadas para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas en los espacios públicos, y para lograrlo, la política pública debe ser considerada en la planificación, diseño y operación de los servicios de transporte público (p.35).

Así, es necesario que las políticas públicas en relación con la movilidad cotidiana se enfoquen en garantizar el acceso equitativo a los medios de transporte, así como en promover la seguridad, la eficiencia y la sostenibilidad del sistema de transporte público en general. Además, estas políticas deben estar diseñadas teniendo en cuenta las condiciones sociales, económicas y culturales de la población, de manera que se promueva una movilidad cotidiana inclusiva y sostenible.

CAPÍTULO II

MOVILIDAD URBANA Y GOBIERNO EN LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DEL MÉXICO

En el presente capítulo se abordan los retos y desafíos de la gobernanza metropolitana en la Ciudad de México, con un enfoque particular en la movilidad urbana. La gobernanza metropolitana se presenta como una herramienta clave para la gestión eficiente del territorio, involucrando la coordinación activa entre los sectores público, privado y social. Este capítulo explora cómo estas relaciones son fundamentales para promover un ordenamiento urbano que fomente el desarrollo sostenible en las metrópolis. Asimismo, se discuten los conceptos y definiciones de la gobernanza metropolitana, destacando la importancia de superar las ineficiencias actuales en los planes y proyectos de movilidad en la ZMVM. Este apartado tiene como objetivo brindar una comprensión sólida de los conceptos claves, que pueden contribuir a abordar los desafíos actuales y futuros en el ámbito de la gobernanza y la administración pública.

2.1. Los retos y desafíos en la acción gubernamental en la Ciudad de México en materia de movilidad

La gobernanza metropolitana consiste en generar una nueva forma de relación, articulación y coordinación del gobierno con la sociedad, pues es una forma más efectiva de gestión y construcción exitosa de las ciudades. La discusión teórica sobre la gobernanza metropolitana es amplia e incluye la discusión sobre los límites y el campo de acción del sector público, privado y social en la configuración y funcionamiento de diversos ámbitos de las metrópolis. Se puede plantear que ésta es una nueva manera de gestionar el territorio coordinadamente entre los sectores público, privado y social, para inducir el ordenamiento urbano, dar firmeza al crecimiento

económico, gestionar el desarrollo sostenible y forjar las condiciones para elevar la competitividad de las ciudades que componen las metrópolis con una gran concentración urbana.

La gobernanza metropolitana está determinada por la naturaleza de las estructuras de gobernanza en relación con los niveles de fragmentación o consolidación, el grado y nivel de control de las funciones urbanas y el grado de formalidad o informalidad en la coordinación de las unidades del área metropolitana. (Gómez, Rajack y Moreno, 2019, p. 24)

En este sentido, podemos hablar de gobernanza metropolitana como un mecanismo de intervenir en el territorio con eficacia, revertir el desorden urbano y lograr un desarrollo sostenible de las metrópolis, además de mejorar la calidad de vida de millones de personas (Donado, 2019). De acuerdo con lo anterior, en México, y particularmente en las zonas urbanas de la Ciudad de México y la Zona Metropolitana del Valle de México, existen ineficiencias en los planes y proyectos de movilidad metropolitana de la principal ciudad del país.

Una gobernanza metropolitana se refiere a la unidad socioespacial, conjunto de dos o más municipios, que extiende sus límites administrativos e integra a municipios vecinos (Flores y Iracheta, 2015). De ahí que un primer paso es tener claridad conceptual sobre la definición de la gobernanza metropolitana sugiere que los gobiernos municipales, los grupos organizados y los residentes de una región metropolitana pueden coordinarse con el objetivo de vigilar su comportamiento y operación, o ejecución de los servicios públicos, desde este punto de vista de conjunto que incorpore la planificación y gestión del desarrollo de las zonas metropolitanas o metrópolis.

Además, la gobernanza metropolitana permite abordar de manera efectiva los desafíos que enfrentan las ciudades en la actualidad, como el crecimiento poblacional, la falta de infraestructura y servicios básicos, la exclusión social y la pérdida de calidad de vida. Al involucrar a la sociedad en la toma de decisiones y en la ejecución de proyectos, se garantiza una gestión más transparente y responsable, y se logra un impacto positivo en la comunidad.

La gobernanza metropolitana se convierte así en una herramienta clave para el desarrollo sostenible y el bienestar de las ciudades y sus habitantes. Para conseguir una gobernanza metropolitana efectiva, es necesario que exista una colaboración activa y continua entre las diferentes partes interesadas, incluyendo a los líderes gubernamentales, la sociedad civil, las empresas y los grupos de interés.

Solo así, se podrá garantizar una planificación y ejecución adecuadas de los proyectos y acciones necesarias para mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad y fortalecer su desarrollo urbano a largo plazo. Es fundamental que se respeten los derechos y las opiniones de todos los actores involucrados en la gobernanza metropolitana para lograr una solución sostenible y justa.

El enfoque de la gobernanza metropolitana es un instrumento que activa el espacio público de manera conjunta, permitiendo que las ciudades atraigan inversiones, generen empleo y cautivan a sus visitantes. Las ciudades fuertes creen en su gente, en su creatividad, conocimiento y empuje, y especialmente en su palabra. Además, confían en su capacidad de cumplir y materializar los objetivos y planes de desarrollo urbano que han establecido para lograr una ciudad más dinámica y próspera.

Dicho de otra manera, la confianza del gobierno en la capacidad de la gente, para convertirse en agentes de cambio y de transformación de su propio entorno. Para lograr esto, es importante abordar la gobernanza como una forma de gobernar el territorio metropolitano, a partir de la concentración y congruencia en todos los actores que se involucren en el espacio metropolitano.

En este contexto, hablar de gobernanza metropolitana es reflexionar sobre la necesidad de encontrar nuevas formas de relación, articulación y coordinación de los individuos entre sí, de las

organizaciones sociales y de la sociedad en su conjunto con las instituciones de gobierno; y de todos esos actores con el ambiente que les rodea (Massieu et al., 2020, p. 9). En consecuencia, la gobernanza metropolitana es una nueva forma de gobernar el territorio a partir de la coordinación, concertación y congruencia entre los actores metropolitanos establecidos en la administración pública y del marco regulador de esta.

Iracheta (2016) argumenta que, para establecer una gobernanza metropolitana efectiva, es esencial comenzar por otorgar un reconocimiento legal y una regulación a las áreas metropolitanas. Además, se destaca la importancia de integrar a los municipios como unidades territoriales fundamentales dentro de las metrópolis y regiones en los sistemas de planificación urbana. Esto requiere una comprensión conceptual clara de lo que constituyen las ciudades y metrópolis en términos legales, espaciales y estadísticos, ya que actualmente no existe una definición precisa en México a nivel nacional o local.

Como señala Massieu et. al., citado por Rojas (2020), la gobernanza metropolitana de los centros urbanos nos representa enormes desafíos, pero también experiencias para mantener la gobernabilidad democrática, frente a los múltiples problemas que no presentan las fronteras políticas de los municipios o de los Estados y rebasan las estructuras tradicionales de gobierno.

Según diversos estudios, se ha llegado a un consenso en la literatura acerca de que el proceso de metropolización en México tuvo lugar en las décadas de los cuarenta y cincuenta del siglo pasado (Cardoso, 2013, p. 130). Según la CONAPO, el proceso de metropolización de la Ciudad de México tuvo su origen en la conurbación entre la delegación Miguel Hidalgo y el municipio de Naucalpan en el Estado de México.

Este proceso ha sido analizado por diversos estudios y se ha llegado a un consenso sobre su origen en la conurbación de la delegación Miguel Hidalgo en el Distrito Federal (ahora Ciudad

de México) y del municipio de Naucalpan en el Estado de México. Es importante comprender el proceso de metropolización y su evolución, ya que esto tiene implicaciones en diferentes ámbitos, desde el desarrollo urbano hasta la planificación territorial y la gestión de servicios públicos en las zonas metropolitanas del país.

La metropolización en México ha sido un proceso complejo que ha evolucionado desde su origen en las décadas de los cuarenta y cincuenta del siglo pasado. Por ende, la metropolización se refiere al proceso de crecimiento y expansión de las ciudades, que conlleva una mayor integración funcional y física de las áreas urbanas y suburbanas, así como la formación de regiones metropolitanas con una población y economía altamente interconectadas.

La zona metropolitana del Valle de México contiene a la ciudad central (Distrito Federal) y a las unidades político-administrativas contiguas a ésta (municipios del Estado de México), las cuales poseen características urbanas y mantienen una relación intensa y constante con la ciudad central (Iracheta, 2009, p. 190).

Iracheta (2009), destaca la importancia de reconocer esta relación interdependiente entre la ciudad central y los municipios contiguos al momento de analizar y planificar el desarrollo urbano y regional de la zona metropolitana.

En 2020, la Comisión de Estadística de la ONU avaló una definición global de ciudades para facilitar la comparación internacional. Esta definición contempla la extensión total de una ciudad, incluidas las áreas densas más allá de los límites municipales y define un área metropolitana como una ciudad y su zona de desplazamiento, que consiste en áreas suburbanas, periurbanas y rurales vinculadas económica y socialmente. (ONU-Hábitat, 2022, p.3)

Por lo tanto, las zonas metropolitanas suelen tener una alta concentración de población, industrias, servicios y equipamientos, y son centros de actividad económica, política y cultural. Es también la capital de una región o país, asimismo se diferencia de otras ciudades por su importancia política, económica y cultural. Las metrópolis suelen ser el centro de innovación y desarrollo, y atraen a la población y los recursos de otras ciudades cercanas, lo que contribuye a la metropolización.

En relación con el término de metrópolis, se hace referencia a un conjunto de circunscripciones político-administrativas, tales como entidades federativas o municipios, que se encuentran estrechamente relacionados y conforman un área o región metropolitanas. “Por esta razón, las metrópolis son espacios estratégicos de vinculación entre las regiones del país y el resto del mundo” (SEDATU, CONAPO e INEGI, 2004, p. 9). En general, una metrópoli se caracteriza por ser el centro de una región geográfica y económica, y suele tener una población densa y diversa, así como una gran concentración de actividad económica y cultural.

Además, en las metrópolis es común encontrar una gran variedad de servicios y equipamientos, como centros de transporte, centros comerciales, instituciones culturales y deportivas, así como también una amplia oferta de empleo y oportunidades económicas. Debido a su importancia estratégica y a su gran tamaño, las metrópolis suelen ser objeto de políticas y planes de desarrollo específicos, que buscan mejorar su calidad de vida y garantizar un crecimiento sostenible.

Las metrópolis tienden a ser generalmente centros de distribución y lugares de origen y destino de actividades y personas; son centros de empleo y de difusión del conocimiento y el avance social, económico y cultural. Impactan regiones por la influencia que tienden sobre éstas al ser centros de recepción de productos y servicios y proveedores de toda naturaleza (Iracheta, 2009, p. 118).

Con base en todo lo anterior, una metrópoli es vista como una ciudad o un continuo urbano que abarca dos o más entidades político-administrativas. Las ciudades no son lineales son una alteración producto de las sociedades que la habitan, esto ha provocado una pérdida paulatina de lo rural transformándose en urbano.

México se ordena bajo un sistema de gobierno federal, que reconoce únicamente los niveles de gobierno federal, estatal y municipal. De tal forma que la coexistencia de numerosas unidades político-administrativas en las áreas metropolitanas plantea significativos desafíos para la provisión de servicios públicos e infraestructura (Nieto, 2020, p. 62).

De acuerdo con Pérez (2013), una metrópoli es vista como una ciudad o un continuo urbano que abarca dos o más entidades político-administrativas. En consecuencia, la metrópolis expresa la oportunidad de avanzar más rápidamente en el desarrollo social y económico, al contar con elementos para la generación de externalidades positivas derivadas de la propia concentración. Esto es sumamente importante para comprender la metrópolis como el desarrollo metropolitano de gran concentración urbana que se relaciona con el crecimiento de las zonas metropolitanas, las ciudades o metrópolis.

En México, se han construido múltiples modelos de coordinación, interacción de colaboración y participación ciudadana, pero con una enorme diversidad en sus resultados. De acuerdo con Pérez (2013), es necesario lograr una gobernanza con una colaboración y una participación real de los ciudadanos y de los grupos sociales. Además, es fundamental que haya una voluntad política de las autoridades, tanto federales como locales y municipales, para lograr una coordinación eficiente y eficaz.

Massieu et al., citado por Pérez (2020) sustenta que cuando el obstáculo en una gobernanza metropolitana en las acciones que deben ser impulsadas para ser efectivas deben tener una visión, es decir, en la medida de diferentes actores sobre todo municipales tienen una visión de sus problemas desde su punto de vista territorial y que no asuman que haya problemas y que lo rebasan por ello se deben poner de acuerdo con las autoridades eso va a limitar los proyectos metropolitanos (pp. 69-83).

La gobernanza incluye a la gobernabilidad, pero va más allá de ella. En nuestra época, la ciudad y la región son los espacios clave de la gobernanza, ya que son donde se fortalecen las condiciones para el desarrollo y las reglas para la comunidad. Analizar los principios y mecanismos de la gobernanza, así como las acciones y materias de atención en el área

metropolitana y los intereses percibidos por los actores, nos permiten entender los impactos de su ejercicio y tener los instrumentos adecuados para ejercerla de manera efectiva.

Existen muchas definiciones y significados de diversos autores que definen los conceptos de gobernanza y políticas públicas, por lo que hablar de estos conceptos puede resultar muy amplio. La gobernanza como método se basa en el diálogo y la cooperación entre los actores involucrados. Esto puede incluir la participación de organizaciones no-gubernamentales, empresas y grupos comunitarios en la toma de decisiones y la implementación de políticas públicas. “Desde este consenso básico, la gobernanza es definida como un paradigma de política pública que consiste en la incorporación de redes de actores no-gubernamentales al diseño, implementación o evaluación de políticas públicas” (Bassols y Mendoza, 2011, citado por Porras, 2005, p. 69).

En este sentido, la gobernanza como método se enfoca en la creación de un entorno colaborativo y participativo para la gestión de los asuntos públicos, en lugar de la imposición de decisiones unilaterales por parte del gobierno. Esto puede ser particularmente útil en contextos complejos donde los problemas no pueden ser resueltos por un solo actor o grupo de actores. Desde ese planteamiento, Romo y Córdova (2021) señalan que la gobernanza se refiere a los procesos y mecanismos formales e informales que se utilizan para administrar las decisiones y las relaciones entre los diferentes actores en los ámbitos social, privado y gubernamental, incluyendo aspectos políticos y económicos. En otras palabras, la gobernanza es el conjunto de herramientas que se emplean para gestionar los asuntos públicos y las relaciones entre los distintos actores involucrados (p. 66). Más allá de esas nociones, se define la gobernanza en términos mucho más amplios para indicar como:

[...] nueva manera de gobernar, que es diferente del modelo de control jerárquico, un modo más cooperativo en el que los actores estatales y los no estatales participan en redes mixtas público-privadas, es decir, donde

actores privados y organizaciones representativas de los intereses ciudadanos participan en la gestión del sector público. (López, 2018, p. 124)

El concepto de gobernanza presenta también otro atractivo desde el punto de vista analítico, debido a que la gobernanza se caracteriza por su capacidad de integrar todas las instituciones y relaciones implicadas en el proceso de gobierno. También puede ser entendida como una institución que establece un conjunto de normas, principios y valores que regulan la interacción entre los diferentes actores en una política pública determinada. Su popularidad ha ido en aumento en los últimos tiempos, y se presenta como una forma distinta de gobernar basada en la interacción entre diversos actores, la búsqueda del equilibrio entre el poder público y la sociedad civil, y la participación generalizada en el gobierno.

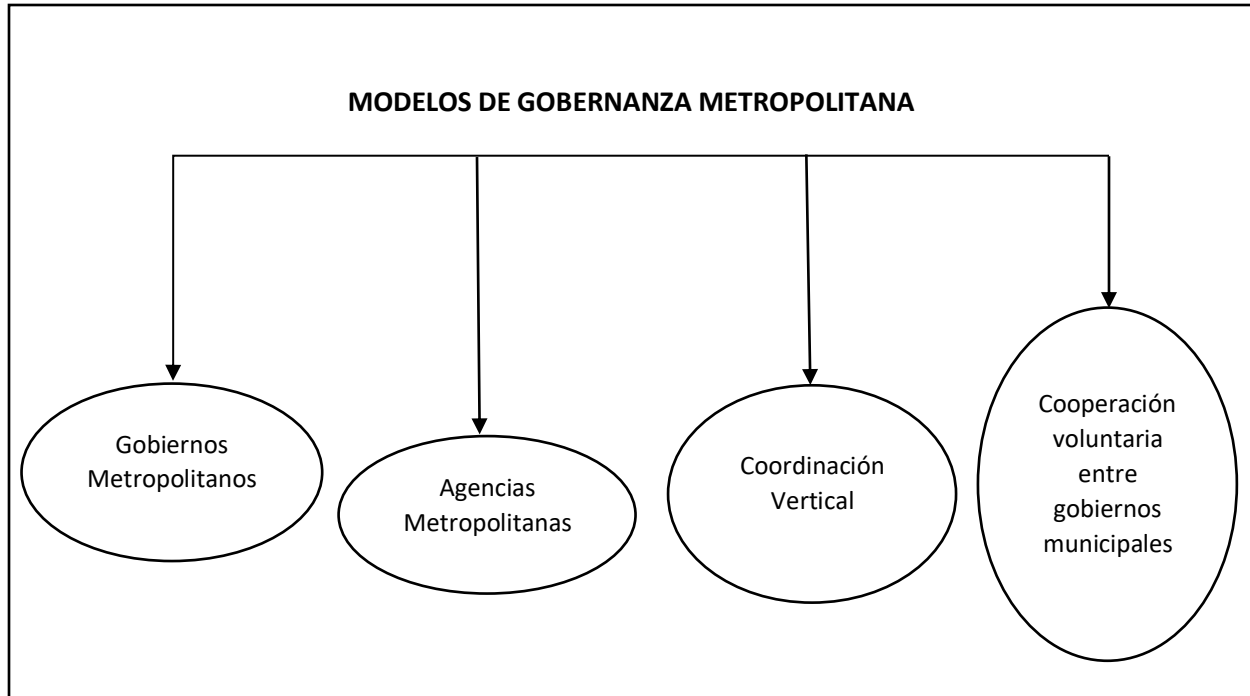
Gobernabilidad y gobernanza son conceptos diferentes, aunque vinculados en su raíz etimológica, ya que su uso y aplicación se refieren a fenómenos sociopolíticos distintos. La aclaración es necesaria dado el hecho de que en no pocas ocasiones el término *governance* se ha traducido como “buen gobierno”, “gobernación”, “gobernancia”, gobernabilidad e incluso como “gobernabilidad”, confundiendo en este último caso el concepto *governance* con el *governability*. (Rivera, 2022, citado por Casique et al., eds., 2022, p. 35)

En este sentido, la gobernanza (*governance*, en inglés) es el proceso mediante el cual se toman y ejecutan las decisiones dentro de una organización o sociedad, y se encarga de regular las prácticas sociales. La gobernanza se entiende como la realización de relaciones entre diversos actores involucrados y su importancia radica en que fortalece las fuentes de poder, que a su vez determinan el alcance de la acción de los actores sociales en la toma de decisiones, implementación y evaluación de asuntos interés público, tanto institucionales como no-institucionales.

Por su parte, Pérez (2013) citado en Norris (2001), entiende por gobernanza metropolitana a la “forma en que los gobiernos, grupos organizados y residentes en una zona metropolitana determinada pueden asociarse con el propósito de controlar o regular su comportamiento y el funcionamiento o provisión de servicios para el área en su conjunto” (p.127). Esta perspectiva va

más allá de considerar los acuerdos metropolitanos únicamente como decisiones entre gobiernos, integrando a una variedad de participantes a través de diferentes formas de colaboración. Esta concepción se alinea con los principios de adaptabilidad, cohesión y variedad característicos de un enfoque de gobierno federal. Por otro lado, también implica incorporar a una variedad de actores, más allá de las instituciones, en una red de colaboración. En este sentido, Díaz (2018) plantea que, existen cuatro modelos diferentes de gobernanza metropolitana, los cuales varían según el nivel de formalidad institucional que poseen.

Figura 2. Modelos de Gobernanza Metropolitana organizados por niveles de institucionalidad



Fuente: Elaboración propia con información de Díaz, 2018.

Como se muestra en la figura 2, “Modelos de Gobernanza Metropolitana organizados por niveles de institucionalidad”, se encuentran los gobiernos metropolitanos, entidades creadas expresamente para abordar problemáticas internas de las metrópolis. En el extremo opuesto, hallamos los esquemas de colaboración voluntaria entre municipios, donde las municipalidades se organizan libremente y por decisión propia. En medio de estos modelos se encuentran las denominadas Agencias Metropolitanas y la coordinación vertical. Mientras que las Agencias Metropolitanas se distinguen por gestionar exclusivamente un servicio que impacta en la metrópolis en cuestión, la coordinación vertical no es llevada a cabo por una entidad específica, sino a través de estructuras gubernamentales ya preexistentes.

Dentro del enfoque de gobernanza metropolitana, es esencial recordar que estamos hablando sobre cómo se lleva a cabo el proceso de tomar y aplicar decisiones dentro de una

organización o comunidad. Esto significa que inciden sobre la toma de decisiones de forma indirecta, es decir, “en términos generales la gobernanza describe el creciente rol de actores no gubernamentales en el diseño de políticas públicas y servicios” (Bache y Flinders, 2004, citado en Pérez, 2013, p. 124). Antes bien, la gobernanza puede abarcar otras versiones, que puede ser la gobernanza en el desarrollo económico, es decir, aquellas políticas que están orientadas a que los mercados funcionen y mejorar el control del impacto global sobre los organismos democráticos de participación.

2.2. Las políticas urbanas y la movilidad sostenible en la Zona Metropolitana del Valle de México

Uno de los autores que ha llamado mi atención por su descripción de lo que es una metrópoli es Iracheta, quien sostiene: “A partir de la segunda mitad del siglo XX, se acelera el proceso de urbanización y aparecen las metrópolis caracterizadas por un centro urbano que se expande y conurbada con otros de menor tamaño, ocupando jurisdicciones político-administrativas” (Iracheta, 2009, p.37). La ciudad es un paradigma de carácter histórico que va transformándose con el paso de la realidad humana. Es el resultado de una evolución desde una dimensión rural a una urbana, donde la aglomeración de la población se hace evidente y crea un nuevo capítulo en la historia de las sociedades.

Tal vez definir ¿Qué es una metrópolis? Puede llegar a presentar “dificultades de conceptualización, porque en estricto sentido son territorios urbanizados que constituyen unidades socioespaciales que se encuentran fragmentadas por las divisiones político-administrativas (estatales o municipales), provocando deseconomías por las limitaciones de actuación y movilidad de los actores metropolitanos” (Iracheta, 2009, pp. 41-42), pero también podemos entenderla a

partir de cómo se fueron constituyendo éstas. Algunas de las características, elementos o atributos de la metrópoli (Iraheta, 2009, pp. 44-48).

- Centro de preeminencia económica, realiza múltiples funciones.
- La metrópoli constituye una extensión territorial que incluye la ciudad central y el área urbana continua.
- La metrópoli ocupa frecuentemente parte del territorio de varias circunscripciones político-administrativas, sin embargo, existen casos en los que la magnitud de población y actividad económica que se asumen para una metrópoli se concentran en una sola jurisdicción político-administrativa.
- La metrópoli expresa la oportunidad de avanzar más rápidamente en el desarrollo social y económico, al contar con elementos para la generación de externalidades positivas derivadas de la propia concentración.

Estas unidades son formas mediante las cuales se organiza el gobierno de la zona metropolitana, siendo crucial su coordinación y colaboración para el adecuado funcionamiento de la misma. Iracheta (2009), enfatiza que en la interdependencia existente entre la ciudad central y las áreas urbanizadas que la rodean, lo que sugiere que la gestión de estos territorios debe abordarse de manera integral y coordinada. La metrópoli o zona metropolitana se caracteriza por su complejidad y multidimensionalidad, dado que implica la existencia de varias unidades políticas-administrativas que la contienen, tales como municipios y delegaciones. “Para ONU-Habitat, las metrópolis no se definen ni por su población, extensión territorial, ni por el número de jurisdicciones locales, sino por su geografía funcional” (ONU-Hábitat, 2022, p.3).

Por otro lado, la metropolización puede ser definida como el proceso de crecimiento y expansión de las áreas urbanas, lo que lleva a la formación de grandes ciudades y metrópolis. Este

proceso tiene implicaciones significativas para el desarrollo social, económico y ambiental de una región. En términos generales, la metropolización se caracteriza por el crecimiento demográfico, la urbanización acelerada, la diversificación económica y la concentración de poder político y económico. Estos cambios pueden tener un impacto significativo en la calidad de vida de las personas, así como en la sostenibilidad ambiental.

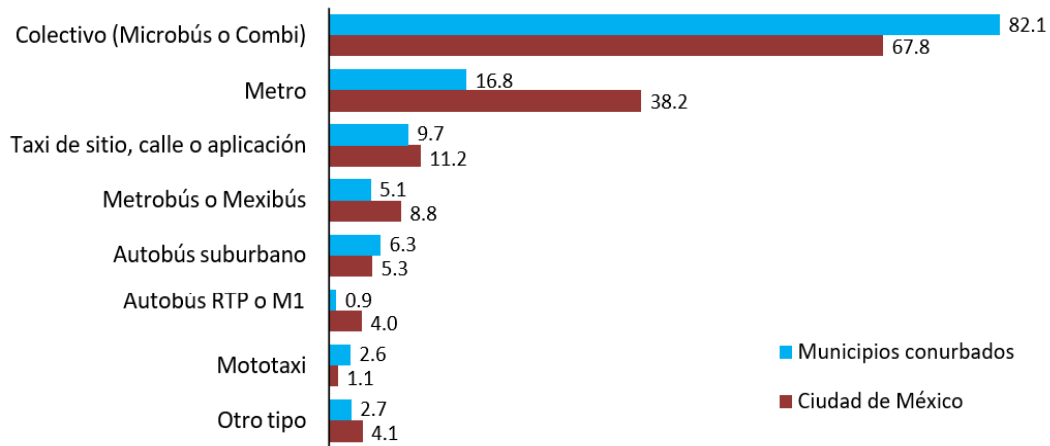
La metropolización se refiere al proceso de crecimiento y expansión de la ciudad hacia su entorno y a la formación de territorios urbanos más amplios e interconectados. Este proceso se caracteriza por la concentración de población, actividades económicas, servicios e infraestructuras en una región urbana que abarca varios municipios y que se desarrolla como un sistema integrado. La Metropolización implica, por tanto, el surgimiento de una nueva escala de gestión y planificación urbana que busca articular los diferentes componentes del territorio metropolitano y promover un desarrollo equilibrado y sostenible.

Estos aspectos se basan en indicadores estadísticos y revelan información clave sobre los destinos más frecuentes en los viajes diarios de las personas que habitan en los municipios seleccionados. Los datos, obtenidos de la Encuesta Origen Destino en los Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (INEGI, 2017), nos ofrecen una perspectiva valiosa sobre los patrones de movilidad y la importancia de la planificación urbana en esta región.

En los municipios del Estado de México que conforman la Zona Metropolitana del Valle de México y Tizayuca generan 2.25 millones de viajes hacia la Ciudad de México, siendo las alcaldías más visitadas Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Gustavo A. Madero, Iztapalapa y Azcapotzalco, que juntas atraen más de 1.4 millones de viajes, es decir, el 63.4% del total. Por último, se destacan los más de 15 millones de viajes internos dentro de la Ciudad de México y 14.7 millones en los municipios metropolitanos restantes (Isunza, 2022). A continuación, se muestra

una figura que ilustra la distribución porcentual de los viajes según el tipo y modo de transporte durante un día de la semana laboral, por la población de 6 años o más, en la Zona Metropolitana del Valle de México y la Ciudad de México.

Figura 3. Distribución porcentual de viajes realizados un día entre semana por la población de 6 años y más, en transporte público, Estado de México



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2017). Encuesta Origen - Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD). Obtenido de: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

Una de las principales características de la movilidad en el Zona Metropolitana del Valle de México es que la mayor parte de los viajes se realizan en transporte público. Como señala Isunza (2022), la figura 3 proporciona información relevante acerca de los modos de transporte utilizados en la Zona Metropolitana del Valle de México, donde se realizan alrededor de 34,558 mil viajes diarios, de acuerdo con la Encuesta de Origen-Destino (EOD) del periodo 2007. Los datos presentados muestran que la mayor parte de los desplazamientos se llevan a cabo en transporte público, especialmente en la Ciudad de México.

Por otro lado, en la Ciudad de México se registran más de 4 millones de viajes en transporte privado, mientras que en los municipios conurbados se realizan un poco más de 3 millones de

viajes en este mismo medio de transporte. Los viajes en bicicleta pueden parecer una minoría en cantidad, son viajes individuales y tienen un impacto significativo en la movilidad local, al igual que los viajes a pie que superan en número a los viajes en transporte privado. Estos tipos de viajes sugieren desplazamientos cortos y ocurren principalmente en los municipios conurbados (Isunza, 2022, p. 77).

Además, aunque los viajes en bicicleta y caminando parecen ser marginales en cuanto a cantidad, su impacto en la movilidad local es significativo. Estos tipos de viajes sugieren trayectos cortos y tienen lugar principalmente en los municipios conurbados, lo que indica la necesidad de una mejor planificación urbana que promueva la movilidad sostenible (p.77).

Otro de los problemas de movilidad que se presentan en la Zona Metropolitana del Valle de México es el congestionamiento vehicular. Los embotellamientos son comunes en horas pico y pueden llegar a ser muy prolongados, lo que ocasiona retrasos y pérdidas de tiempo en los desplazamientos. Esto también afecta negativamente la calidad del aire, pues los vehículos emiten grandes cantidades de contaminantes que dañan la salud de los habitantes.

Del mismo modo, es necesario que se fomente una cultura de movilidad sostenible y se tomen medidas concretas para mejorar la infraestructura y el transporte público. Como lo expresa Isunza (2022) citado por el INEGI (2017), la movilidad periférica en la Ciudad de México representa más de 21.6 millones de viajes hacia la Zona Metropolitana del Valle de México, especialmente a municipios como Nezahualcóyotl, Ecatepec, Tlalnepantla y Naucalpan, que suman 1.2 millones de viajes y el 52.3% del total de viajes hacia los municipios metropolitanos.

La planificación efectiva del transporte y la infraestructura en las áreas metropolitanas es crucial para garantizar una movilidad fluida y sostenible. Comprender los patrones de viaje y los destinos más frecuentes permite a los responsables de la toma de decisiones implementar

estrategias adecuadas para mejorar la calidad de vida de los habitantes de estos municipios. La Encuesta Origen Destino en los Hogares, realizada por el INEGI en 2017, nos brinda una valiosa fuente de información que puede ser aprovechada para desarrollar soluciones innovadoras y eficientes que aborden movilidad periférica en la dinámica metropolitana.

Conocer acerca de las áreas metropolitanas y la movilidad periférica en los municipios conurbados del Estado de México, que forma parte de la ZMVM, es fundamental para comprender los desplazamientos diarios de los residentes. Los indicadores estadísticos obtenidos de la Encuesta Origen-Destino en los Hogares nos ofrecen una valiosa visión de los destinos principales y nos ayudan a diseñar estrategias de planificación urbana y transporte que mejoren la calidad de vida de las personas en esta región dinámica y en constante crecimiento.

En ese sentido, es fundamental articular la movilidad y la gobernanza para comprender la complejidad que implica este desafío, involucrando a diversos actores que desempeñan un papel crucial en la toma de decisiones y la implementación de políticas públicas efectivas. Esta articulación se vuelve especialmente relevante en la Ciudad de México, que forma parte de una zona metropolitana, debido a la multiplicidad de necesidades sociales, económicas, culturales, intereses y preferencias que caracterizan a su sociedad diversa.

Para lograrlo es indispensable establecer una coordinación efectiva entre el gobierno local, las autoridades de transporte, los especialistas en urbanismo, las organizaciones de la sociedad civil y, por supuesto, los ciudadanos. Esta colaboración activa y participativa es esencial para abordar los problemas y diseñar soluciones integrales que promuevan una movilidad más eficiente, accesible y sostenible en la metrópoli.

2.3. Políticas y proyectos entorno al transporte ferroviario en la Zona Metropolitana del Valle de México

La gobernanza del transporte público metropolitano en la Ciudad de México es un proceso complejo que involucra a múltiples actores y tiene como objetivo mejorar la movilidad urbana en una de las ciudades más grandes del mundo. Sin embargo, la falta de cumplimiento normativo por parte de los distintos órdenes de gobierno obstaculiza este objetivo. A través de la colaboración entre el gobierno, las instituciones de transporte y la sociedad civil, se busca superar estos desafíos y proporcionar un sistema de transporte público eficiente, accesible y sostenible para todos los habitantes de la ciudad.

La Ciudad de México es una de las metrópolis más grandes y pobladas del mundo, enfrentando enormes desafíos en términos de movilidad urbana. La gobernanza del transporte público se refiere al conjunto de políticas, instituciones y procesos que se encargan de planificar, regular y administrar el sistema de transporte público en la ciudad. En la Ciudad de México, la gobernanza del transporte público involucra a múltiples actores, tanto a nivel gubernamental como no-gubernamental.

El gobierno de la ciudad, a través de diversas dependencias y entidades, juega un papel fundamental en la toma de decisiones y la implementación de políticas relacionadas con el transporte público. La Secretaría de Movilidad, por ejemplo, es la entidad encargada de formular y ejecutar estrategias de movilidad en la ciudad. Otro actor relevante en la gobernanza del transporte público son los organismos de transporte, como el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, el Sistema de Transporte Eléctrico (STE) y el Metrobús.

Estas instituciones tienen la responsabilidad de operar y mantener las redes de transporte público, así como de garantizar la seguridad y eficiencia de los servicios. Además de las

instituciones gubernamentales, existen organizaciones de la sociedad civil, académicos y expertos en movilidad que participan activamente en la gobernanza del transporte público. Estos actores desempeñan un papel importante en la formulación de propuestas, el monitoreo de políticas y la promoción de la participación ciudadana en la toma de decisiones.

La gobernanza del transporte público en la Ciudad de México enfrenta desafíos significativos, como la congestión vehicular, la falta de infraestructura adecuada, el acceso desigual al transporte público y la contaminación ambiental. Para abordar estos problemas, se han implementaron diversas estrategias, como la expansión de la red de transporte público, la promoción de modos de transporte sustentables, la mejora en la calidad de los servicios y el fomento de la participación ciudadana.

En los anexos, se presenta un cuadro (**véase en anexo, cuadro 1**), que expone los principales rasgos de estos sistemas de transporte público (excepto taxis). Entre ellos, los sistemas BRT han experimentado la mayor expansión en los últimos años, con la idea de sustituir las unidades de baja escala del transporte concesionado por autobuses de mayor capacidad, operando en carriles exclusivos. Siguiendo esta línea de ideas, los sistemas BRT (*Bus Rapid Transit*, por sus siglas en inglés) son sistemas de transporte público que utilizan autobuses especialmente diseñados y operan en carriles exclusivos o segregados del tráfico general. Estos sistemas se distinguen por ofrecer un servicio eficiente y de alta capacidad, con una velocidad de operación que se acerca a la de un Tranvía o Metro, pero a un costo mucho más bajo.

El crecimiento demográfico, el aumento de la complejidad urbana, los patrones de localización de la población y de los empleos, todo ello expresado en la expansión del área metropolitana, tuvieron un fuerte impacto en los flujos de personas y bienes dentro del ZMVM.

Estos desplazamientos se registran en los sistemas de transporte cuyo significado urbano, por cierto, ha sido desplazado por el de los sistemas de movilidad.

Aunque el ZMVM presentaba un paisaje urbano orientado al automóvil, las estadísticas de distribución de viajes por modo o sistema indican la movilidad, sobre todo, de su transporte público. En el cuadro 1, presentado por Nieto (2020) y “titulado Sistemas de transporte público en el ZMVM (excepto taxis)”, se mostró un ejemplo de los diversos sistemas de transporte público presentes en el Área Metropolitana de la Ciudad de México, con excepción de los taxis (véase en anexos, cuadro 1). En el cuadro 1, se muestran las características generales de los medios de transporte, como el Metro, Metrobús, Mexibús, y Ferrocarriles Suburbanos. Cada uno de estos sistemas tiene particularidades términos de cobertura, velocidad y capacidad, adaptándose a distintas necesidades de transporte en la ciudad y sus alrededores.

Nieto (2020) refiere la existencia de diferentes tipos de sistemas de transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), que incluían el Metro, el Metrobús, el Tren Suburbano, el Sistema de Transportes Eléctricos (STE) y el sistema de transporte colectivo concesionado de autobuses, minibuses y combis. Por ejemplo, el Metro es un sistema masivo que contaba con 12 líneas, algunas de las cuales se extendían al Estado de México. Este sistema disponía de una flota de 390 trenes y una red de 226.5 km, y transportaba diariamente a aproximadamente 4,422,832 usuarios (pp. 66-68).

El Metrobús, por otro lado, fue un sistema rápido operado por un organismo descentralizado en colaboración con concesionarios. Contaba de 7 líneas con una extensión de la red de 140 km y atendía diariamente a alrededor de 1,065,000 usuarios. La tarifa del Metrobús variaba de \$6 a \$30 pesos, dependiendo de la ruta y el uso de tarjeta prepago. El Tren Suburbano Buenavista fue un sistema de tren de cercanías privado concesionado por la Secretaría de

Comunicaciones y Transporte (STC) que unía la Ciudad de México con municipios del Estado de México. Con una red de sólo 27 km, transportaba diariamente a aproximadamente 150,000 usuarios. Las tarifas oscilaban entre \$8 y \$19 pesos, según el tramo y el uso de tarjeta de prepago (Nieto, 2020).

El Sistema de Transportes Eléctricos (STE) contaba con 8 Líneas de trolebús y 1 Línea de Tren Ligero, transportando a cerca de 164,383.6 y 61,643.8 usuarios diariamente, respectivamente. Las tarifas para este sistema eran de \$2 a \$3 pesos. El sistema de Transporte Colectivo Concesionado era el más ampliamente utilizado en la ZMVM, ofreciendo más de mil rutas de transporte público concesionado, como microbuses, combis y camiones. Las tarifas varían, con un mínimo de \$6 pesos según el kilometraje y horario. Sin embargo, este sistema enfrenta desafíos en cuanto a calidad y seguridad, requiriendo una reorganización para mejorar la cobertura y calidad del servicio.

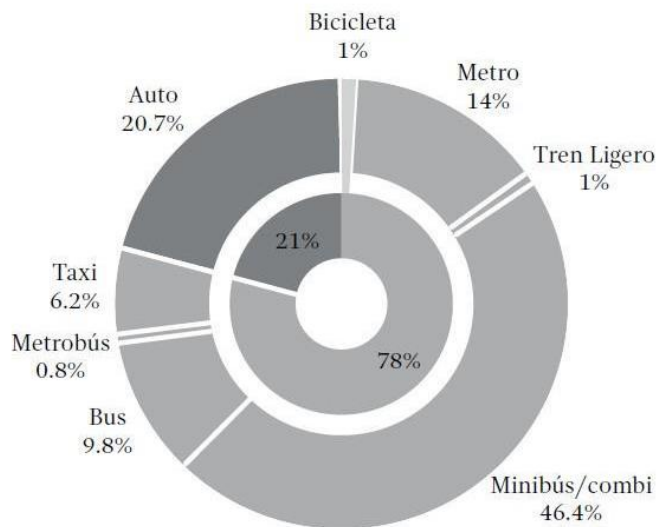
Con base en lo anteriormente expuesto, Nieto (2020) destacó diferencias significativas en las tarifas y características entre los distintos sistemas de transporte y áreas jurisdiccionales. Por ejemplo, el Metro mantenía una tarifa fija de \$5 pesos tanto para boletos como para tarjetas de prepago. Esta información destacaba la necesidad de entender las variaciones en el costo y los servicios ofrecidos por cada sistema de transporte público y su cobertura en diferentes zonas. Además, sugería analizar cómo estas diferencias podrían influir en los usuarios y en la movilidad urbana en general.

Nieto (2020), resaltó la importancia de mejorar la gobernanza del transporte público metropolitano en México para garantizar un servicio de calidad y eficiente para la población. La creación de una autoridad única de transporte podría ser una solución efectiva para mejorar la integración y coordinación entre los diferentes sistemas de transporte público y fomentar la

cooperación entre los diferentes niveles de gobierno y jurisdicciones. Además, señaló los problemas que enfrentaba debido a la alta fragmentación institucional y jurisdiccional.

Nieto (2020) señala que la ausencia de un gobierno metropolitano y de incentivos para la asociación y cooperación entre los diferentes sistemas de transporte público, generó una estructura de gobernanza local caótica, lo que dificultó la expansión y mejora del servicio. En esta tesitura, en la siguiente figura 4, presenta las distribuciones de viajes de transporte en la Ciudad de México. En ella, se puede observar que el sistema de transporte concesionado de autobuses, minibuses y combis fue el más utilizado, representando el 46.4% de los viajes diarios.

Figura 4. Distribución de viajes por sistemas de transporte en la CDMX (2015)



Fuente: La gobernanza del transporte público metropolitano en la Ciudad de México. pp. 60–79. Obtenido de: <http://espacialidades.cua.uam.mx/ojs/index.php/espacialidades/article/view/199>

Por su parte, en la figura 4, se mostró la distribución de viajes por sistemas de transporte en la Ciudad de México en 2015. Los datos revelaron que el sistema de transporte concesionado de autobuses, minibuses y combis fue el más utilizado, representando un 46.4% de los viajes diarios. En segundo lugar, se encuentra el Metro, con un 14% de los viajes diarios. El sistema de

Transportes Eléctricos (STE) apenas alcanzó el 1% de los viajes diarios, mientras que el Metrobús no superó el 1% y los taxis concentraron el 6% de los viajes diarios. Esta distribución, tal como se mostró en la gráfica, destacó la importancia del sistema de transporte concesionado en la Ciudad de México, evidenciando su relevancia para la movilidad de la población.

Sin embargo, también es importante destacar que este sistema adquirió un gran poder político y requirió ser reordenado para mejorar la cobertura y calidad del servicio. Además, el bajo porcentaje de uso del Metrobús y del STE sugirió que estos sistemas necesitan ser mejorados y promovidos para aumentar su uso y mejorar la movilidad en la ciudad. En general, la distribución de viajes por sistemas de transporte en la Ciudad de México en 2015 mostró la necesidad de mejorar la gobernanza del transporte público metropolitano para garantizar un servicio de calidad y eficiente para la población.

Por último, Nieto (2020) propuso la creación de una autoridad única de transporte, similar a una Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad (Cometravi), que permitiera la integración tarifaria, operativa y de infraestructura. Esta autoridad única de transporte podría ser un gran paso adelante para mejorar la gobernanza del transporte público metropolitano en México y fomentar la cooperación entre los diferentes sistemas de transporte público.

2.4. Movilidad urbana y algunos sistemas de transporte colectivo

El Metro de la Ciudad de México no solo facilita la movilidad urbana, sino que también se ha convertido en una parte esencial de la vida diaria de millones de personas que lo utilizan a diario. Desde sus orígenes hasta su estado actual, el Metro de la Ciudad de México fue un testimonio tangible de la interconexión entre la movilidad urbana y la esencia misma de la ciudad, lo cual justifica un análisis detallado desde una perspectiva histórica y contextual.

En este escenario, se gestó la idea de establecer un sistema de transporte masivo que atendiera eficazmente las necesidades de movilidad de los habitantes de la metrópolis. “La primera línea del metro se inauguró en el año 1969, y en los últimos diez años, el gobierno de la ciudad no había inaugurado o iniciado la construcción de ninguna otra línea de la red” (Duhau, 2012, citado por Benítez, p. 460).

El primer tramo de la Línea 1 se inauguró el 4 de septiembre de 1969, marcando el inicio de una revolución en la forma en que los ciudadanos se desplazaban por la ciudad. En su primera etapa, que se extendía desde Zaragoza hasta Chapultepec, con un total de 16 estaciones y una distancia de aproximadamente 12.6 kilómetros, la primera línea del Metro de la Ciudad de México fue inaugurada hace 54 años.

En este orden de ideas, el Metro representaba la red de ferrocarril metropolitano que abastecía a la capital mexicana y su área metropolitana, la Ciudad de México. El Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro cumplía un papel notable en la movilidad de los habitantes de la urbe, ya fuera que se desplazaran a pie, utilizaran el transporte público o privado, optaran por el automóvil, la bicicleta u otros medios.

Sin embargo, durante el gobierno de Luis Echeverría Álvarez, se detuvo la incorporación de nuevos tramos del Metro debido a las grandes inversiones que requerían estas infraestructuras y a la continuidad exigida por ellas. En su lugar, se llevaron a cabo importantes obras viales como la construcción del Circuito Interior, que contribuyó a la consolidación urbana de las zonas en torno a su trazo, “facilitó la descentralización del Centro Histórico y apoyó el desplazamiento habitacional de sectores con ingresos medianos y altos; hacia el poniente potenció los usos del suelo y coadyuvó a la integración urbana de la ciudad” (Benítez, 2008, p. 4).

En ese contexto, se promovió un sistema integral de ferrocarril metropolitano en la Ciudad de México con el objetivo de mejorar la movilidad urbana y brindar un servicio ferroviario eficiente a los ciudadanos. El Metro se convirtió en un medio de transporte fundamental que redujo los tiempos de viaje, mejoró la seguridad, aumentó la rapidez y amplió la cobertura para los habitantes de la ciudad.

Durante el gobierno de López Portillo, se llevaron a cabo importantes obras de expansión del Metro de la Ciudad de México, que incluyeron la construcción de nuevas líneas y estaciones. Además de la línea del Metro que conectaba la zona norte con la Avenida Sur, el sistema de transporte en la Avenida Insurgentes, que se estaba convirtiendo en la columna vertebral de la ciudad, experimentaba constantes renovaciones con el objetivo de ofrecer a la población medios de transporte más modernos y con mayor capacidad para desplazarse por sus áreas de residencia y trabajo. En este contexto, en 1986 se introdujo la Ruta 100 de autobuses, que durante mucho tiempo fue fundamental para movilizar a la población que transitaba por la Avenida Insurgentes (Silva, 2006).

Estos autobuses tienen una capacidad para 160 pasajeros, lo que representa 70 más que la capacidad de los delfines y las ballenas. Es evidente que el Metro no ha tenido éxito en disuadir el uso de vehículos particulares en la zona metropolitana, a pesar de ser una alternativa de transporte público ampliamente disponible y accesible “los automóviles mantienen su importancia relativa en el traslado de los capitalinos, en este sentido ni los enunciados de planeación ni las acciones de política de transporte han cumplido con dicho propósito” (Navarro, 1993, p. 55).

Además, señala que tanto los planes de desarrollo urbano como las políticas de transporte no lograron cambiar esta preferencia. Esto sugiere que los esfuerzos para fomentar el uso del Metro como alternativa al automóvil no han tenido éxito. Así, la Avenida Insurgentes se convirtió en el

epicentro de las principales innovaciones tecnológicas en transporte, las cuales no solo mejoraron la movilidad en la parte sur, sino también en las zonas norte y centro de la Metrópoli. Durante la construcción del Metro de la Ciudad de México, el sismo del 19 de septiembre de 1985 se convirtió en una tragedia importante en la historia de los desastres naturales de México.

Durante el gobierno del presidente Miguel de la Madrid Hurtado, que abarcó el período de 1982 a 1988, se llevó a cabo una medida trascendente para la mejora del transporte público en la Ciudad de México. Esta expansión del sistema de Metro no solo representó un logro importante en términos de infraestructura, sino que también contribuyó a mejorar la conectividad y la movilidad de la ciudad, beneficiando a una gran cantidad de ciudadanos.

No obstante, con el inicio del mandato presidencial de Carlos Salinas de Gortari, el sistema de transporte del Metro de la Ciudad de México entró en una nueva etapa de desarrollo y transformación. Durante este periodo, se llevaron a cabo importantes expansiones y mejoras en el sistema, con el objetivo de abordar las crecientes demandas de movilidad de una ciudad en constante crecimiento. Estos avances incluyeron la construcción de nuevas líneas, la modernización de equipos y tecnología, y una mayor integración con otros sistemas de transporte público en la metrópolis.

Desde su proyecto definitivo, el Metro fue concebido como un medio de transporte troncal, que comunicando al centro histórico de la ciudad posibilitaría vincular las zonas populares del oriente y norponiente del Área Metropolitana de la Ciudad de México (AMCM), además de atender los corredores viales que proponía servir. (Navarro, 1993, p. 10)

Los primeros intentos por consolidar este medio de transporte se llevaron a cabo en 1988 a 1994, durante el sexenio del presidente Carlos Salinas de Gortari. Este periodo fue importante para el desarrollo ferroviario en México, estableciendo las bases para su papel fundamental en la conectividad y el impulso económico del país.

Con Manuel Camacho al frente del DDF, además de expresar un afán por revitalizar la severamente cuestionada base económica de la urbe, las autoridades de la ciudad pusieron en marcha “toda una batería de políticas públicas de elevado impacto económico-territorial y de fuerte intención modernizadora, frente a las cuales las políticas de transporte se implantaban dando preferencia a la obtención de beneficios inmediatos sobre otras alternativas más importantes y racionales”, lo cual representó en sus resultados finales un retroceso en algunos de los aspectos alcanzados hasta entonces en materia de transporte. (López y Navarro, 1999, p. 62-63)

Según los autores López y Navarro (1999), durante el período de gobierno de Carlos Salinas de Gortari, que abarcó de 1988 a 1994, se llevaron a cabo los primeros intentos significativos por consolidar el sistema de ferrocarril en México. Este esfuerzo histórico marcó un hito importante en la actividad económica y comercial del país, ya que el ferrocarril desempeñó un papel crucial en la conectividad y el transporte de mercancías en esa época. Sin embargo, en el contexto de estas medidas, las políticas de transporte se centraron en la obtención de beneficios inmediatos, priorizando algunas alternativas sobre otras que podrían haber sido más importantes y racionales en el largo plazo.

En última instancia, esta preferencia por beneficios inmediatos en las políticas de transporte, tal como lo señalan López y Navarro (1999), resultó en un retroceso en algunos de los logros previamente alcanzados en el ámbito del transporte. Esto significa que, a pesar de los esfuerzos por modernizar la ciudad y revitalizar su economía, hubo ciertos aspectos en los que se observó un declive en lugar de un avance en la infraestructura y la eficiencia del transporte en la ciudad de México.

Dicho lo anterior, durante la presidencia de Carlos Salinas de Gortari, se realizaron los primeros intentos significativos por consolidar el sistema ferroviario en México. Sin embargo, bajo el liderazgo de Manuel Camacho en el Departamento del Distrito Federal, se implementaron políticas de transporte que buscaban beneficios inmediatos, en lugar de optar por alternativas que

podrían haber sido más beneficiosas y racionales a largo plazo. Esto resultó en un retroceso en algunos aspectos del transporte en la metrópoli.

Una de las preocupaciones de la administración camachista fue tratar el transporte como un problema de nivel metropolitano, de ello se deriva que, con la finalidad de elaborar un Plan Rector de Transporte, se haya creado en 1989 un organismo como el Consejo de Transporte del Área Metropolitana, en el cual participan autoridades del DF, el Estado y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (López y Navarro, 1999, p. 63)

En este sentido, la historia del Metro de la Ciudad de México es una narrativa de crecimiento, desafíos y adaptación constante a las necesidades cambiantes de la metrópolis. A pesar de los esfuerzos por promover el transporte público, los vehículos particulares siguen siendo una parte importante de la movilidad urbana en la zona metropolitana.

En este apartado, se abordó el tema de la gobernanza en materia de movilidad urbana en las políticas públicas. Es necesario establecer una coordinación efectiva entre el gobierno, las autoridades de transporte, los especialistas en urbanismo, las organizaciones de la sociedad civil y los ciudadanos para abordar estos problemas y promover una movilidad más eficiente y sostenible. Se han implementado estrategias como la expansión de la red de transporte público y la promoción de modos de transporte sustentables.

Con todo y lo anterior, la gobernanza en materia de movilidad urbana es fundamental para abordar los desafíos de movilidad y desarrollo en la Ciudad de México y la Zona Metropolitana del Valle de México. Se requiere una coordinación efectiva entre el gobierno, las autoridades de transporte, los especialistas en urbanismo, las organizaciones de la sociedad civil y los ciudadanos para mejorar la calidad de vida de los habitantes y promover una movilidad más eficiente y sostenible. La creación de una autoridad única de transporte se propone como una solución para mejorar la gobernanza del transporte público metropolitano. Esto permitiría una mejor integración

y coordinación entre los diferentes sistemas de transporte público, así como una mayor cooperación entre los diferentes niveles de gobierno y jurisdicciones.

Estas iniciativas podrían ofrecer alternativas más económicas y accesibles para el transporte en las ciudades, pero es necesario regularlas adecuadamente para garantizar la seguridad y la calidad del servicio. De igual manera en este apartado, se centra en el desarrollo y la evolución del sistema de transporte público en la Ciudad de México, específicamente en el Metro de la Ciudad de México, así como en otros medios de transporte público

El Metro de la Ciudad de México, uno de los sistemas de transporte público más grandes del mundo, ha desempeñado un papel fundamental en la movilidad urbana y el desarrollo de la metrópolis. En ese contexto, se concibió la idea de crear un sistema de transporte masivo eficiente para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y abordar los problemas de tráfico, contaminación y accesibilidad.

A continuación, se llevará a cabo un análisis del caso del Tren Suburbano Buenavista-Huehuetoca de la Línea 1, junto con la evaluación de los proyectos de infraestructura del Tren Interurbano México-Toluca y el Tren México-Querétaro. Este análisis comprenderá no solo los retos y desafíos que enfrentan estos sistemas de transporte de pasajeros, sino también las oportunidades que se presentan en el contexto más amplio de las políticas públicas y los ambiciosos proyectos de infraestructura ferroviaria y movilidad sostenible.

CAPÍTULO III

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA Y POLÍTICAS DE MOVILIDAD: ANÁLISIS DEL PROYECTO DEL TREN SUBURBANO BUENAVISTA-HUEHUETOCA

El objetivo de este capítulo es comprender los desafíos generales en la política pública que enfrenta los grandes proyectos de infraestructura ferroviaria. Para ello, se analiza el caso del Tren Suburbano Buenavista – Huehuetoca de la Línea 1. Asimismo, se abordan otros proyectos, como el Tren Rápido México – Querétaro y el Tren Interurbano México – Toluca, para conocer algunas de sus problemáticas compartidas, producidas por los cambios políticos, económicos y de planificación, los cuales ocasionan retrasos, sobrecostos en la obra y falta de transparencia y coordinación entre los diversos órdenes de gobierno.

3.1. De la privatización de los ferrocarriles a los proyectos de aprovechamiento de infraestructura subutilizada en la Zona Metropolitana del Valle de México

La historia del ferrocarril en México ha sido un factor clave en el desarrollo económico y comercial del país. En el transcurso del porfiriato se creó la compañía Ferrocarriles Nacionales de México, encargada de administrar las concesiones de todos los ferrocarriles en el territorio nacional. El país contaba con una red ferroviaria “de aproximadamente 19,000 kilómetros que permitió el surgimiento de importantes relaciones comerciales con Estados Unidos” (Secretaría de Economía y COFEMER, 2015, p. 6). En ese período, la red ferroviaria fue clave, impulsada por garantías a la inversión privada para estimular el crecimiento del país. Es posible señalar que esta red prácticamente no ha sufrido cambios ferroviarios desde entonces.

Asimismo, en las últimas décadas el enfoque se desplazó hacia el desarrollo carretero y a la infraestructura aeronáutica, relegando el transporte ferroviario a fines de carga y movilización

de bienes. A diferencia de muchos países desarrollados, en México, el tren de pasajeros fue objeto de recortes económicos de gobiernos neoliberales que propiciaron la desaparición de este medio de transporte común en países industrializados. Con la privatización, el servicio de trenes no mejoró, más bien, desapareció. Cabe resaltar que el cambio político de las siguientes administraciones terminó deteriorando la infraestructura existente lo que impidió que este proyecto pudiera seguir adelante. Todo esto con el argumento de que el Estado mexicano no tenía los recursos necesarios para modernizar la industria ferroviaria (Hernández, 2020).

Al iniciar el sexenio del presidente Ernesto Zedillo Ponce de León en 1994, los ferrocarriles mexicanos contaron con una red de aproximadamente 25,000 kilómetros de longitud, utilizados tanto para el servicio de trenes de pasajeros como de carga. Fue en ese contexto que el 2 marzo de 1995 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) la reforma al artículo 28 constitucional, la cual aceleró el proceso de privatización de los ferrocarriles mexicanos. En ese mismo año, la Ley Reglamentaria y del Servicio Ferroviario estableció las bases para que las empresas privadas atendieran las necesidades de las poblaciones alejadas y carentes de otros medios de transporte. La nueva redacción del párrafo cuarto del artículo 28 de la Constitución quedó de la siguiente manera:

No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas [...]. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia (DOF, 1995, p. 3).

Del mismo modo, en términos del artículo 25 de esta Constitución, el Estado tendrá el control y protegerá la seguridad y soberanía de la Nación en estas áreas prioritarias para el desarrollo del país. No obstante, el servicio de trenes de pasajeros se mantuvo gracias a un pago

que el gobierno federal realizó a los concesionarios por vía del subsidio, el cual recordemos que es la ayuda económica que el Estado brinda para satisfacer una necesidad determinada.

Cada año, este subsidio tenía una cantidad muy elevada, lo que generaba un costo muy alto para el gobierno y para la sociedad en general. Además, tenemos que mencionar que cuando las empresas privadas decidieron suspender el servicio de trenes de pasajeros, ello contribuyó a la precarización del transporte público en el país y un aumento en los costos para la población que necesitaba moverse.

La privatización de los ferrocarriles en México durante el mandato de Zedillo no fue una decisión autónoma del gobierno, sino que se hizo en respuesta a las demandas de los organismos internacionales de crédito, especialmente del Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial (BM) que buscaban una mayor participación del sector privado en la economía mexicana (Hernández, 2022). A principios de 1996, durante el gobierno de Ernesto Zedillo se desincorporó del Estado a la empresa paraestatal Ferrocarriles Nacionales de México y se dan por concluidas las operaciones de transporte de pasajeros en todo el territorio del país (González, 2013). En años posteriores a la privatización se fundaron tres rutas de transporte de pasajeros para fines turísticos: Ferrocarril Chihuahua-Pacífico (Chepe), Tequila Express, y el Expreso Maya (sin operaciones comerciales desde el 25 de junio de 2007).

En el Mapa 1, se presenta una representación visual detallada del Sistema de Transporte Ferroviario Mexicano de carga durante el período de Ernesto Zedillo. Este mapa ilustra la extensa red ferroviaria, las rutas principales y las conexiones clave que desempeñaron un papel fundamental en el transporte y comercio de mercancías durante su mandato, proporcionando una visión gráfica de la infraestructura ferroviaria en ese período histórico.

Mapa 1. Sistema de Transporte Ferroviario Mexicano de carga y vías férreas privatizadas desde 1995



Fuente: Atlas del Sistema Ferroviario Mexicano. Proyecto original de los Trenes Concesionarios y Asignatarios con servicio de carga del Sistema Ferroviario Mexicano. Obtenido de: <https://www.gob.mx/artf/documentos/mapas-del-sistema-ferroviario-mexicano>

Entre 1996 y 1998, Ernesto Zedillo promovió la privatización del sistema ferroviario mexicano, entregando concesiones por entre 20 y 50 años a empresas como: Ferromex y Ferrosur de Grupo México, así como *Kansas City Southern* de México (antes Transportación Ferroviaria Mexicana), Grupo Acerero del Norte (Peñoles), Medios de Comunicación y Transporte de Tijuana, Grupo Triturados Basálticos (Tribasa). Estas son algunas de las empresas ferroviarias que participaron en el mercado.

Es importante destacar, que Ferromex es una empresa ferroviaria importante en México, formada como resultado de la fusión entre Ferrocarril Mexicano (Ferromex) y Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) en 1998. Sin embargo, en 1998 se difundió una propuesta original que autorizó la apertura a la privatización de Ferrocarriles Nacionales de México. La propuesta consistía en construir un ferrocarril convencional con una primera línea electrificada entre las

antiguas estaciones Buenavista y Huehuetoca. Tras discusiones y acuerdos entre el gobierno federal y los gobiernos locales del Distrito Federal y el Estado de México, se elaboró el primer sistema de ferrocarriles suburbanos, basado en gran parte en el proyecto de trenes radiales (un sistema de trenes rápidos) presentado por las empresas Ferromex, Ferrosur de Grupo México y *Kansas City Southern* de México en 1998.

Por otro lado, durante la administración del presidente Vicente Fox Quesada, el “Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006” propuso fomentar la inversión privada en proyectos socialmente rentables, con el objetivo de mejorar la infraestructura y los servicios de comunicación y transporte, elementos fundamentales para impulsar la competitividad de la economía. En este contexto, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006 planteó el mejoramiento de la operación de la infraestructura ferroviaria y la optimización de la capacidad instalada, aprovechando la infraestructura existente en zonas donde sus características y demanda fueran técnica, social y económicamente viables, a fin de apoyar el transporte interurbano y suburbano de pasajeros.⁵

Por lo tanto, el proceso de privatización de los ferrocarriles en México estuvo marcado por decisiones gubernamentales que priorizaron las demandas del sector privado y los intereses económicos sobre las necesidades de transporte público de la población. Este enfoque resultó en

⁵ Las políticas conservadoras y neoliberales impulsaron la privatización del sistema ferroviario en México. A pesar de su objetivo de reducir la intervención estatal y fomentar la inversión privada, estas políticas reconocían la necesidad de modernizar la infraestructura para mejorar la movilidad y la competitividad económica. En este sentido, la privatización y la inversión en el transporte ferroviario se vieron como medidas complementarias para el desarrollo del sector. Como consecuencia de la decisión adoptada en la década de los 90, cuando el expresidente Ernesto Zedillo promovió la reforma al artículo 28 constitucional para abrir el sector a la inversión privada, se aprobaron en marzo de 1995 nuevas concesiones. Estos planes de negocio resultaron rentables al centrarse en el transporte de carga, un sector donde había ventajas competitivas sobre el transporte carretero. Sin embargo, las empresas privadas y extranjeras de ese entonces no contaban con los recursos necesarios para operar y modernizar la red ferroviaria en su totalidad.

la desaparición del servicio de trenes de pasajeros y contribuyó a la precarización del transporte público en el país.

En el año 2000, el presidente de México Vicente Fox inicia una administración que pone fin a los gobiernos del PRI por primera vez. Además del cambio en el partido gobernante, con ello se modifica el enfoque en materia de movilidad metropolitana, dando lugar a numerosos proyectos de trenes de cercanías. Entre ellos se encontraba el famoso Tren Radial de El Rosario a Cuautitlán, un proyecto de trenes interurbanos con destinos proyectados en ciudades como Tlaxcala, Cuernavaca, Puebla, Pachuca y Toluca. Estos proyectos tenían como objetivo final conectar con una terminal del Metro en la Ciudad de México.

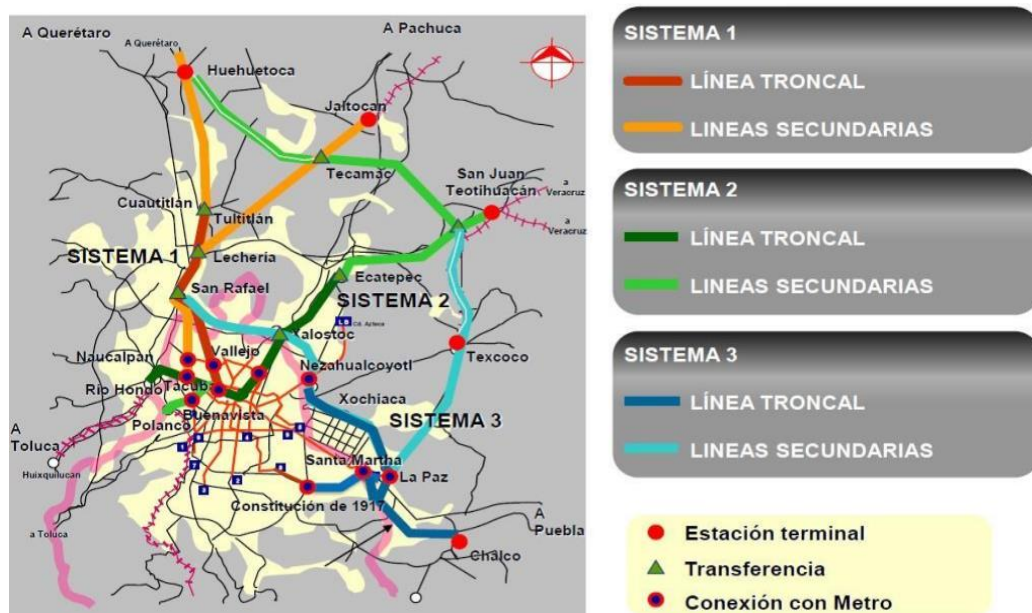
Además, se contemplaba un proyecto aún más ambicioso y polémico, el “Eco Tren”. No obstante, ninguno de estos planes llegó a concretarse ni avanzó lo suficiente como para ser sometidos a licitación. La planificación y construcción del servicio público de transporte ferroviario en México adquiere una importancia fundamental, especialmente en el contexto de la Zona Metropolitana del Valle de México.

3.2. Red del ferrocarril Suburbano de los Sistemas 1, 2 y 3: el aprovechamiento de la infraestructura para nuevos sistemas de movilidad metropolitana

A continuación, se analizarán en qué consistían los sistemas del proyecto de ferrocarriles suburbanos de pasajeros, una solución para mejorar la conectividad de los municipios conurbados de la Zona Metropolitana del Valle de México y los centros urbanos de la Ciudad de México. El proyecto no es algo nuevo, visto que se ha considerado como una solución a los grandes problemas que enfrentan los habitantes de dicha zona. La red estaría dividida en tres sistemas: Sistema 1: Buenavista – Cuautitlán, Sistema 2: Jardines de Morelos – Martín Carrera y Sistema 3: Chalco –

Santa Martha – Constitución de 1917, como líneas troncales, con la posibilidad de ampliación hacia otros ramales o líneas que permitirían un incremento a su nivel de cobertura por cada uno de los sistemas, con el objetivo de abarcar zonas de alta densidad poblacional dentro de la Zona Metropolitana del Valle de México.

Figura 5. Red de Ferrocarriles Suburbanos en la Zona Metropolitana del Valle de México de los Sistemas 1, 2 y 3, con líneas troncales y secundarias



Fuente: Sistema 1 del Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México, Ruta Cuautitlán-Buenavista, 2012, p. 7. Recuperado de:

https://www.sct.gob.mx/fileadmin/migrated/content/uploads/LB_Sistema_1_del_Tren_Suburbano_de_la_Zona_Metropolitana_del_Valle_de_Mexico_Ruta_Cuautitlan-Bue_01.pdf

En la figura 5, se representaba la Red de Ferrocarriles Suburbanos en la Zona Metropolitana del Valle de México, dividida en los Sistemas 1, 2 y 3. Las líneas troncales, destacadas por colores distintivos, constituían las rutas principales que conectaban las líneas troncales se desprendían líneas secundarias, extendiéndose hacia áreas periféricas o específicas dentro de la metrópolis.

En 2005, se realizó una licitación pública internacional para la construcción del primer Tren Suburbano en la Zona Metropolitana del Valle de México. La empresa española

Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) resultó ganadora de esta licitación y se le otorgó la concesión para construir el primer tramo del Tren Suburbano. La construcción del Tren Suburbano se realizó en dos etapas.

La primera etapa abarcó desde la estación Buenavista en la Ciudad de México hasta la estación Cuautitlán en el Estado de México. Para la segunda etapa, se planificó la extensión de la ruta desde Cuautitlán hasta Huehuetoca, basándose en un estudio realizado en 1998 llamado “Estudio de demanda del ferrocarril de cercanías de la línea Buenavista-Huehuetoca”. Este estudio fue elaborado por *Mercer Management Consulting*, con la asesoría de *Moshe Ben Akiva*, profesor del Instituto de Tecnología de Massachusetts. Según el documento de Evaluación socioeconómica y ambiental del Ferrocarril Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México, se mencionaba que:

Con base en la matriz origen-destino de viajes en la ZMVM elaborado por el INEGI en 1994, basada en una encuesta domiciliaria, y el análisis de demanda realizado por Mercer Management Consulting a través del Dr. M. Ben Akhiva, del Instituto Tecnológico de Massachussets en 1998, se determinó un aforo de 465,000 pasajeros/día. La base de la estimación está constituida por los volúmenes potenciales de movimiento en la cuenca de captación del proyecto y el resultado de la aplicación de encuestas de preferencias declaradas a una muestra representativa de usuarios del transporte público (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2003, p. 2).

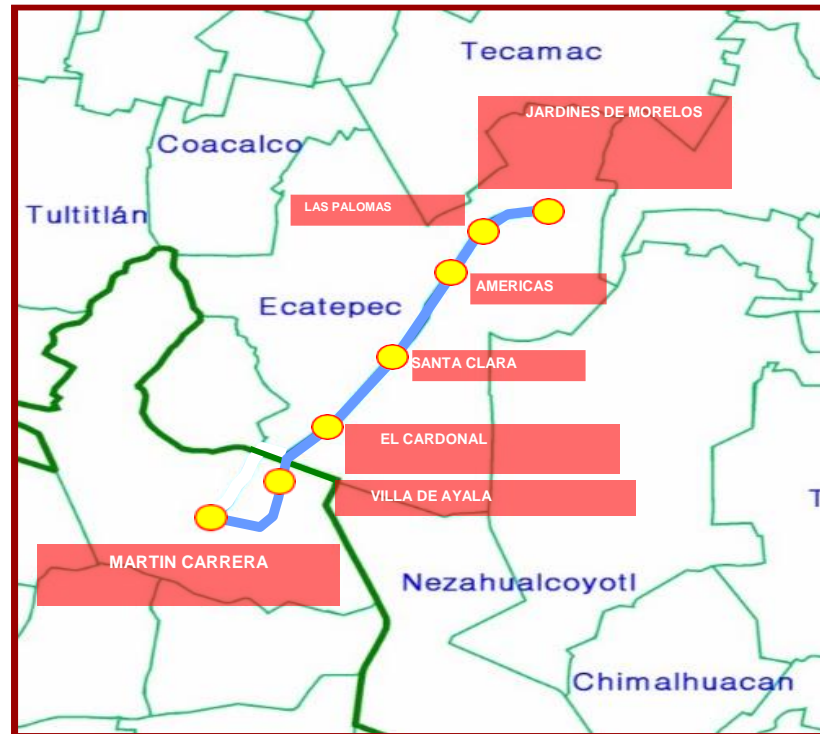
Durante el periodo de 2005, se lanzó una licitación para otorgar una concesión para construir, operar y explotar vías férreas en la ruta, además de permisos para prestar servicios auxiliares y utilizar bienes inmuebles de dominio público de la Federación. No obstante, este proceso tuvo dos resultados diferentes. Por un lado, la nueva administración del presidente Vicente Fox buscaba impulsar proyectos de trenes suburbanos e interurbanos con la infraestructura ya existente, lo que llevó a que no se entregara la concesión y el presupuesto asignado a grandes empresas extranjeras y al sector público-privado. Por otro lado, la demanda de ampliación de

derechos de vía y andenes aumentó debido a la necesidad de instalar infraestructura adicional en las estaciones terminales, como puertas de acceso más grandes para los pasajeros con equipaje.

En el gobierno de Felipe Calderón, la Línea 2 del Tren Suburbano se concibió originalmente como una infraestructura de transporte crucial para la Ciudad de México. Su diseño tenía como objetivo principal mejorar la movilidad y ofrecer un acceso más conveniente a diversas zonas urbanas. Además, fue diseñada con el propósito de mejorar la movilidad y facilitar el acceso a diferentes áreas urbanas.

El proyecto del Sistema 2 fue anunciado oficialmente el 12 de agosto de 2008 a través del Diario Oficial de la Federación (DOF). La licitación buscaba atraer inversionistas interesados en construir y operar este sistema, que conectaría la colonia Jardines de Morelos, en el municipio de Ecatepec, con la estación Martín Carrera de la Línea 4 del Metro de la Ciudad de México. Con una longitud de 19.8 km, el sistema troncal estaría compuesto por siete estaciones estratégicamente ubicadas: Martín Carrera, Altavilla o Villa de Ayala, Cardonal, Santa Clara, Las Américas, Palomas y Jardines de Morelos. Además, se contemplaron cuatro ramales secundarios: Jardines de Morelos-Teotihuacán, Teotihuacán-Tecámac, Martín Carrera-Buena Vista-Naucalpan y Buena Vista-Polanco.

Figura 6. Trazo del primer tramo del Sistema 2 de Trenes Suburbanos de la Ciudad de México, Jardines de Morelos - Martín Carrera



Fuente: Análisis Costo Beneficio del Ferrocarril Suburbano del Valle de México Sistema 2 Jardines de Morelos-Martín Carrera, 2008, p. 9. Recuperado de: https://www.fonadin.gob.mx/wp-content/uploads/2016/08/ACB_SUBURBANO2.pdf

La figura 6, representa el trazo inicial del Sistema 2 de Trenes Suburbanos en la Ciudad de México, específicamente el tramo que conecta Jardines de Morelos con Martín Carrera. Este es un segmento crucial en la red de transporte ferroviario, contribuyendo significativamente a la conectividad y movilidad en la ciudad al unir dos ubicaciones clave. Una de las estimaciones más destacadas fue la demanda proyectada para este sistema, que se calculó en alrededor de 80 millones de pasajeros al año. Esto representaría un beneficio significativo para aproximadamente 1.2

millones de habitantes que residen en la zona de influencia del Tren Suburbano. Además de mejorar la movilidad de los residentes locales, el Sistema 2 también se consideró una solución para descongestionar el tráfico en las rutas principales y promover el uso del transporte público, reduciendo así la emisión de gases contaminantes y mejorando la calidad del aire en la Zona Metropolitana del Valle de México.

En este sentido, la licitación del Sistema 2 se vio suspendida hacia finales de 2008, por parte del gobierno federal, quien prioriza la licitación del sistema 3. No obstante, en agosto de 2011, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SCT), anunció que la ruta Buenavista-Martín Carrera-Jardines de Morelos-Tepexpan sería considerada como troncal en una nueva licitación, lo que reavivó las expectativas de su construcción y operación.

Ahora bien, el Sistema 3 del Tren Suburbano fue concebido como una solución integral de transporte para mejorar la movilidad en la Ciudad de México y sus alrededores. Es importante mencionar que, a pesar de enfrentar diversos desafíos y cambios en su trazo a lo largo de los años, este proyecto fue presentado oficialmente el 30 de enero de 2008, durante una ceremonia encabezada por el entonces presidente de México, Felipe Calderón Hinojosa, y el gobernador del Estado de México, Enrique Peña Nieto.

La convocatoria de participación en la licitación se publicó el 31 de enero de 2008. Inicialmente, se planificó la construcción de un sistema troncal de aproximadamente 13 kilómetros, que conectaría La Paz con Chalco, y tres ramales secundarios: La Paz-Villa de Aragón, Villa de Aragón-San Rafael (del Sistema 1) y La Paz-Texcoco. Se proyectaron seis estaciones estratégicas: La Paz, Santa Catarina, Puente Rojo, Solidaridad, El Elefante y La Caseta.

El Sistema 3 del tren Suburbano Chalco-Santa Martha-Constitución de 1917 pretende que los usuarios ahorren tiempo de transporte, evitando el congestionamiento en la Autopista y Carretera federal México-

Puebla, de los habitantes de Chalco, Valle de Chalco y Chimalhuacán hacia Metro Pantitlán. [...] Según el proyecto los usuarios tendrían la opción de la entrada directa al centro de la ciudad de México con una sola correspondencia en la terminal de la línea 8 Constitución de 1917 en un tiempo de 60 minutos y esto reduciría la demanda en las líneas A, 1, 5 y 9 del STC Metro (Bustillos, 2020, p. 86).

La proyección de demanda para el Sistema 3 fue de 300 mil pasajeros al día, lo que implicaría un beneficio significativo para aproximadamente 140 millones de pasajeros al año. Este sistema permitiría a los usuarios reducir de manera tajante sus tiempos de viaje, pasando de hasta tres horas a solo 30 minutos. En cuanto a la inversión, el gobierno federal propuso destinar una inversión cercana a los 14 mil millones de pesos de los cuales 6 mil 500 millones de pesos serían aportados por el gobierno federal 3 mil 100 millones por el gobierno del Estado de México, y el resto sería financiado por el consorcio ganador de la licitación.

A lo largo del proceso de licitación, se anunciaron los tres consorcios finalistas para la construcción y operación del Sistema 3 del Tren Suburbano. Estos consorcios estaban conformados por reconocidas empresas tanto nacionales como internacionales en el ámbito de la infraestructura y el transporte. Sin embargo, surgieron desafíos durante el proceso de licitación. El consorcio encabezado por PCZ Construcciones, SA de CV fue descalificado debido a la falta de acreditación de la compañía que participa como operadora del tren ferroviario.

Por su parte, el consorcio liderado por Global Vía, Infraestructuras SA, optó por apartarse del concurso de licitación. Estos eventos llevaron a que la licitación se declarará desierta en diciembre de 2009, debido a que la propuesta económica del consorcio español no fue aprobada. A pesar de los obstáculos enfrentados, el Sistema 3 del Tren Suburbano no ha sido abandonado.

En diciembre de 2010, se anunció una modificación adicional en el trazo del sistema, considerando una posible extensión hacia la estación Constitución de 1917 del Metro de la Ciudad de México (Análisis Costo Beneficio del Tren Suburbano Sistema 3 en la ruta Chalco – Santa

Martha – Constitución de 1917, agosto 2011). En agosto de 2011, la SCT confirmó cambios y anunció una posible nueva licitación en diciembre. Aunque el proyecto estaba técnicamente listo, la falta de acuerdos entre autoridades federales, estatales y del Distrito Federal obstaculizó su implementación. En el primer semestre de 2012, la Dirección Federal de Transporte Ferroviario y Multimodal lanzó convocatorias para estudios de factibilidad de cinco proyectos ferroviarios independientes en la Zona Metropolitana del Valle de México. Entre las rutas propuestas se encontraban:

- 1. Toluca (Estado de México) - Observatorio (Ciudad de México):** Esta ruta conectaría la ciudad de Toluca, con la estación de Observatorio. El objetivo sería facilitar el transporte entre ambas localidades, brindando una alternativa eficiente a los usuarios.
- 2. La Paz-Texcoco, en el Estado de México:** El propósito de esta vía es mejorar la conectividad dentro de esta zona y reducir los tiempos de viaje para los residentes y visitantes.
- 3. San Jerónimo-Polanco, en la Ciudad de México:** El objetivo de esta vía es facilitar los desplazamientos entre estas áreas y aliviar la congestión del tráfico en la zona.
- 4. Indios Verdes (Ciudad de México) - Ecatepec (Estado de México):** El propósito es mejorar la accesibilidad y la movilidad en esta área densamente poblada.
- 5. San Lázaro (Ciudad de México) - Estadio Cuauhtémoc (Puebla):** El objetivo es facilitar los desplazamientos entre ambas ciudades.

Por último, el 16 de agosto de 2014, Pablo Suárez Coello, director general de Transporte Ferroviario y Multimodal, anunció la posibilidad de ampliar el sistema 1, del tren suburbano hasta el municipio de Huehuetoca, como parte del proyecto del tren rápido hacia Querétaro. La propuesta busca extender la red de transporte ferroviario y mejorar la conectividad en la región. Esta

ampliación estaría vinculada al proyecto del Tren Rápido que conectaría la Ciudad de México con Querétaro.

3.2.1. Análisis del sistema 1: el tren Buenavista-Huehuetoca

En el año 2000, durante la administración de Vicente Fox, se retomó el proyecto para los trabajos de construcción de la Línea 1 del tren suburbano, que iría de Buenavista a Cuautitlán. Posteriormente, en mayo de 2003, la Secretaría de Comunicaciones y Transporte presentó a Vicente Fox la Evaluación Socioeconómica y Ambiental de la Línea 1 Buenavista-Huehuetoca.

Asimismo, el 11 de diciembre de 2003, se publicó la convocatoria para participar en la licitación para el otorgamiento de una concesión para prestar el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en la modalidad de regular suburbano en la ruta Cuautitlán-Buenavista, ubicada en el Estado de México y en la Ciudad de México, Distrito Federal, así como para el uso y aprovechamiento de bienes inmuebles del dominio público de la Federación. Dicha concesión incluía los permisos para prestar los servicios auxiliares requeridos. Se aprovecharía la infraestructura existente y no habría necesidad de un subsidio dada la alta demanda estimada en 465 mil pasajeros al día.

3.2.1.1. Desarrollo del proyecto

El 11 de junio de 2003, un mes después de haberse presentado la Evaluación Socioeconómica y Ambiental de la Línea 1 Buenavista-Huehuetoca, se firmó el convenio de colaboración entre los gobiernos federales, de la Ciudad de México y del Estado de México para la construcción del ferrocarril suburbano. Ese mismo día, se presentó oficialmente el proyecto del Ferrocarril Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México, bajo el lema “Un Mejor Tren de Vida”.

Durante la inauguración del proyecto, el presidente de México en ese entonces, Vicente Fox Quesada, el actual presidente Andrés Manuel López Obrador, y el exgobernador del Estado de México, Arturo Montiel Rojas, firmaron el convenio para la construcción del ferrocarril suburbano y anunciaron el inicio de la licitación de los sistemas 2 y 3 del Ferrocarril Suburbano.

El proyecto del Tren Suburbano presentó algunas diferencias con respecto a la propuesta inicial de mayo de 2003. La ruta troncal se estableció como Buenavista-Cuautitlán, con una longitud de 27 km y compuesta por las estaciones Buenavista, Fortuna, Tlalnepantla, San Rafael, Lechería, Tultitlán y Cuautitlán. En este contexto, el tramo Cuautitlán-Huehuetoca no se incluyó como parte de una segunda fase obligatoria del proyecto; en cambio, fue planteado como una opción de ampliación del sistema que no tenía carácter definitivo. De igual manera, los ramales del sistema troncal fueron considerados como opcionales.

Respecto a la estación Buenavista, se decidió no realizar expropiaciones en la zona y conservaría parcialmente su antigua estructura. La zona oriente no formaría parte del suburbano, ya que ese espacio fue asignado en abril de 2003 para construir la Biblioteca José Vasconcelos. Además, la estación del sistema 2 no incluiría el teatro ferrocarrilero, y en el área circundante a la terminal Buenavista se proyectaron zonas comerciales, como comida rápida, restaurantes, bancos, tiendas ancla, hospitales, parques, museos, teatros, iglesias, escuelas, cines, estacionamientos y hoteles.

Durante los dos años que duró el proceso de licitación, entre 2003 y 2005, los requerimientos no sufrieron muchos cambios, lo que resultó en la actual estación Buenavista y su centro comercial llamado Fórum Buenavista, en la ruta Cuautitlán del sistema 1 del Tren Suburbano. El 25 de octubre de 2005, se concesionó la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en la modalidad de regular suburbano, es decir, un servicio continuo y

programado para conectar las zonas suburbanas con el centro urbano, en la ruta Cuautitlán-Buenavista, de 27 km.

La prestación del servicio de transporte incluiría las rutas de Cuautitlán a Huehuetoca de 21 km, de Lechería a Xaltocán de 21 km, y de San Rafael, Tlalnepantla, Estado de México a Tacuba, en la Ciudad de México. Asimismo, se concesionaron los bienes inmuebles de la Federación, servicios auxiliares, derechos de paso obligatorios sobre la Vía General de Comunicación Ferroviaria del Noreste, en los tramos Cuautitlán-Buenavista y Cuautitlán-Huehuetoca. Durante el gobierno de Felipe Calderón, la empresa Ferrocarriles Suburbanos, filial mexicana de la empresa española Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles SA (CAF), propuso al gobierno federal ampliar el suburbano hasta Huehuetoca. Su propuesta incluía tres estaciones: Teoloyucan, Huehuetoca Sur y Huehuetoca Norte.

En las estaciones del suburbano fueron colocadas mantas en las cuales era posible apreciar un esquema con el trazo en operación y la futura ampliación. Mientras tanto, el gobierno de Felipe Calderón continuó promoviendo el proyecto heredado de la administración foxista, aunque con algunos cambios. El tramo Cuautitlán-Huehuetoca del Sistema 1, de 21.0 kilómetros se consideró como una línea secundaria, pero durante el sexenio no se emitió ninguna licitación para construirlo.

En 2006, Finfra, ahora FONADIN, otorgó subvención para infraestructura y garantía de crédito para equipamiento y sistemas. Posteriormente, durante la administración de Felipe Calderón en el mismo año 2006, se inauguró la Línea 1 del Tren Suburbano Buenavista-Cuautitlán. Además, el proyecto contó con la participación financiera de Banobras, que administra el Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN).

A partir de mayo de 2008, se pusieron en marcha las operaciones del tramo Buenavista-Lechería, seguido de la extensión a Cuautitlán en octubre del mismo año. Ferrocarriles Suburbanos

estaba trabajando en la construcción de nuevas extensiones a Huehuetoca y un ramal a Xaltocán con el objetivo de expandir el Sistema 1 del Tren Suburbano hasta un total de 50 kilómetros. Con una posible finalización en un plazo de cuatro años, esta ampliación sería una gran noticia para más de 15 millones de habitantes de la zona, quienes podrían beneficiarse directamente de esta nueva infraestructura de transporte. En enero de 2009, la extensión del Tren Suburbano llegó hasta Cuautitlán, y se preveía continuar con la construcción de nuevas ampliaciones, incluyendo una hacia Huehuetoca y un ramal hacia Xaltocán, lo que sumaría un total de 79 kilómetros para el Sistema 1 del Tren Suburbano.

Durante la administración de Felipe Calderón, en el año 2010 se anunció la ampliación de la Línea 1 del tren suburbano de Cuautitlán hasta Huehuetoca. Además, el 30 de diciembre de 2011, se modificó el título de concesión del tren suburbano, ampliando su vigencia a 45 años. Al finalizar el sexenio de Felipe Calderón en 2012, se dio por concluido el proyecto del Ferrocarril Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México, quedando únicamente el tramo Buenavista-Cuautitlán.

Ya con Enrique Peña Nieto al frente del gobierno federal, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes retomó la propuesta de ampliación del tren suburbano, la cual únicamente constaría de dos estaciones: Teoloyucan y Huehuetoca. Pero para ese entonces, ya existía un impedimento legal para que esta ampliación fuese una realidad. En mayo de 2012, se concedió a la empresa española CAF el título para operar el tren suburbano por 30 años, reemplazando el título anterior otorgado en 2005.

Ese mismo año, el contrato de concesión se extendió a 45 años con una condición: CAF debía aceptar prolongar la extensión del tren suburbano a Huehuetoca por 10 años, hasta 2022, y los ramales por 15 años, hasta 2027. Debido a estas condiciones, durante el mandato de Enrique

Peña Nieto no se llevó a cabo una licitación para ampliar el tren suburbano a Huehuetoca. Desde entonces, se han producido cambios en el otorgamiento de concesiones de transporte en México, como la revocación del contrato de concesión del tren de alta velocidad (TAV) a Querétaro al consorcio liderado por China *Railway Construction Company*.

Durante la administración de Enrique Peña Nieto en 2014, se inauguró la ampliación de la Línea 1 del Tren Suburbano, que iba de Cuautitlán a Huehuetoca. Sin embargo, durante ese mismo sexenio, se anunció la licitación del Tren de Alta Velocidad (TAV) México-Querétaro. Para evaluar la viabilidad del proyecto, se realizó un análisis costo-beneficio, el cual planteó tres escenarios posibles de construcción. En dos de estos escenarios, se compartirán los mismos rieles con el tren suburbano en el tramo Buenavista-Huehuetoca. En el primer escenario, el tren rápido tendría sus propios rieles exclusivos paralelos a los del tren suburbano.

En el segundo escenario, el tren rápido y el tren suburbano compartirán los mismos rieles, pero no compartirán estaciones entre Buenavista y Huehuetoca. Para evitar conflictos de itinerarios entre ambos trenes, se construirían laderos entre Fortuna, Huehuetoca y Querétaro, evitando así el paso del tren rápido por dentro de las estaciones del suburbano. En el tercer escenario, el Tren a Querétaro pasaría por las estaciones de Huehuetoca, Tula, San Juan del Río y Querétaro, y sería de tipo regional; es decir, contaría con más estaciones y viajaría a una velocidad de 160 kilómetros por hora.

En este caso, el tren suburbano y el regional compartirán las mismas vías y estaciones hasta Huehuetoca. Los escenarios 2 y 3 permitirían construir la expansión del tren suburbano. Finalmente, el gobierno federal decidió implementar el segundo escenario y otorgó el título de concesión a un consorcio chino, pero el proyecto no prosperó, ya que el presidente Enrique Peña Nieto revocó el título de concesión pocos días después de haberlo otorgado.

3.2.1.2. Alcances y problemáticas del proyecto del Tren Suburbano

El sistema ferroviario correspondiente de la Línea 1 del Ferrocarril Suburbano, que conecta con Buenavista y Cuautitlán, está compuesto por siete estaciones superficiales, facilitando la movilidad de miles de personas entre ambas regiones metropolitanas desempeñando un papel primordial al conectar la Ciudad de México con el Estado de México. El sistema 1 fue el único en concretarse y está integrado por siete estaciones. Algunas de las estaciones destacadas en esta línea son las siguientes:

- 1. Estación Buenavista:** Esta estación se encuentra en la Ciudad de México, en la alcaldía Cuauhtémoc. Es la principal terminal de la línea y ofrece conexiones con otros sistemas de transporte, conecta con la Estación Buenavista del Sistema de Transporte Colectivo Metro, Línea B (Buenavista-Ciudad Azteca) y las Líneas 1, 3 y 4 del Metrobús Insurgentes Norte. Esquina Eje 1. Norte (Mosqueta) en la Colonia. Buenavista Cuauhtémoc, Ciudad de México.
- 2. Estación Fortuna:** La estación Fortuna, ubicada en la alcaldía Azcapotzalco, es una parada importante en la línea del Ferrocarril Suburbano, que brinda acceso a áreas residenciales y comerciales cercanas. Se encuentra en la intersección de la Avenida Ceylán y la Calzada Azcapotzalco.
- 3. Estación Tlalnepantla:** La estación Tlalnepantla se encuentra ubicada en la Avenida Mario Colín S/N, en la colonia San Javier, Tlalnepantla, Estado de México. Esta estación se localiza frente al Instituto Tecnológico de Tlalnepantla y forma parte del Ferrocarril Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México.
- 4. Estación San Rafael:** Se encuentra en el Municipio de Tlalnepantla de Baz, en el Estado de México. Está ubicada en la Avenida Prolongación Hidalgo S/N, en la colonia Tlayapa

Tlalnepantla. Además, se encuentra en proximidad de lugares de interés como el Panteón Jardines del Recuerdo, el CBTIS N°50, la Universidad Teletón y la Unidad de Medicina Familiar del IMSS. La estación San Rafael se sitúa frente a la fábrica de aceites Maravilla, lo que la convierte en un punto de referencia fácilmente reconocible en la zona.

5. **Estación Lechería:** Se encuentra en el municipio de Tultitlán de Mariano Escobedo, Estado de México. Esta estación ofrece conexiones con la Avenida del Parque en la colonia La Quebrada, Tultitlán, Estado de México y conecta con la línea 2 del Mexibús, lo que brinda a los usuarios opciones adicionales para su desplazamiento. Entre los sitios de interés cercanos a la estación Lechería se encuentran el Hospital General de Zona 57 del IMSS, el Servicios Educativos Integrados al Estado de México (SEIEM) Tultitlán y Galerías Perinorte.
6. **Estación Tultitlán:** Se encuentra en la intersección de la Avenida La Acocila y la Avenida Independencia, en la colonia Barrio de la Concepción, Tultitlán, Estado de México. Está ubicada frente al Puente Independencia, lo que la convierte en un punto reconocible en la zona. La estación Tultitlán es una de las estaciones que forman parte del Ferrocarril Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México.
7. **Estación Cuautitlán:** Esta estación marca el final de la línea y se encuentra en el municipio de Cuautitlán, Estado de México. Está ubicada en las calles Zaragoza y Carrillo Puerto en la colonia Barrio el Huerto, Cuautitlán de Romero Rubio, cerca de la Catedral de Cuautitlán.

El tramo inaugurado comprendía originalmente sólo cinco estaciones con 22 kilómetros, comunicando y favoreciendo a las entonces delegaciones Cuauhtémoc y Azcapotzalco, y beneficiando a los municipios Tlalnepantla, Tultitlán y Cuautitlán Izcalli. Se esperaba poner en

marcha el tramo restante de la primera etapa del Sistema 1, la cual significó dos estaciones más. Finalmente, el tren suburbano de la Línea 1 llegó a Cuautitlán y actualmente funciona con normalidad.

Mapa 2. Ruta Buenavista que conecta de la Ciudad de México con Cuautitlán



Fuente: Mapa de la estación Buenavista-Cuautitlán de la Línea 1. Ferrocarriles Suburbanos, *La vía rápida al bienestar*. Obtenido de: https://fsuburbanos.com/secciones/espacio_viajero/mapas.php

Durante un recorrido realizado en mayo de 2023, para llevar a cabo la investigación del estudio de caso, se observó una amplia diversidad de establecimientos en la estación de la Línea 1 del Tren Suburbano. Estos comprenden desde puestos de artesanía hasta centros comerciales, opciones gastronómicas y tiendas de productos electrónicos. Además, se notaron importantes avances en la accesibilidad de la estación, como la incorporación de rampas, escaleras eléctricas y elevadores.

También resultaba evidente la presencia de personal comprometido, entre ellos los jefes de Estación, que se ubican cerca de las salidas y estaban disponibles para ofrecer asistencia

personalizada, estando posicionados junto a los torniquetes de salida y en conjunto con los servicios destinados a personas con discapacidad. Esto reflejaba un enfoque mejorado en términos de accesibilidad. Al mismo tiempo, se han implementado reglas para el funcionamiento y uso del Ferrocarril Suburbano, las cuales son aplicadas de manera estricta a fin de garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios. Se ha realizado una adecuación de la señalización con el objetivo de brindar mayor orden y eficiencia a las transferencias y conexiones que realizan los usuarios.

El Tren Suburbano tiene un costo de viaje basado en tarifas por distancia. Para viajes cortos de hasta 12.89 km, el precio es de \$10.50, mientras que para viajes más largos de 12.9 a 25.59 km, el precio es de \$24.50. Los usuarios pueden adquirir una tarjeta recargable por \$16.00, la cual les permitirá acceder al sistema de transporte. La tarjeta puede ser recargada en taquillas y máquinas expendedoras antes de ingresar a los andenes. Las máquinas expendedoras aceptan billetes, entregando cambio si es necesario. Es necesario tener un saldo mínimo de \$9.50 en la tarjeta para acceder a los andenes.⁶

Al llegar a la estación de destino, se debe deslizar la tarjeta nuevamente por los torniquetes para salir, y automáticamente se descontará el costo del trayecto realizado. Se recomienda revisar la tabla de trayectos disponible en las taquillas y en el Manual de Reglas de aplicación para obtener más información sobre las tarifas y uso del Tren Suburbano en relación con los usuarios (véase en Imagen 1). La imagen destaca la Terminal del Ferrocarril Suburbano Buenavista, su arquitectura e integración con la Línea B del Tren Suburbano. Los pasajeros resaltan la importancia de

⁶ De acuerdo con un comunicado oficial publicado por el Tren Suburbano, a partir del domingo 16 de junio de 2024, las tarifas aumentan a 10.50 pesos para viajes cortos (0 a 12.89 km) y a 24.50 pesos para viajes largos (12.9 a 25.59 km), con incrementos de 50 centavos y 1.50 pesos respectivamente. El costo de un viaje de ida y vuelta (viaje largo) será de 49 pesos debido a la conexión de vías y sistemas en el nuevo tramo que unirá la estación Lechería con el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA). Es decir, un viaje de Buenavista a Fortuna costará 10.50 pesos y un viaje de terminal a terminal costará 24.50 pesos. En este sentido, los usuarios deberán pagar un poco más para trasladarse a sus destinos, dependiendo de la distancia.

Buenavista como punto clave de conexión en el sistema de transporte público masivo entre la Ciudad de México y el Estado de México.

Imagen 1. Terminal del Ferrocarril Suburbano Buenavista de la Zona Metropolitana del Valle de México y la Línea B del Metro de la Ciudad de México



Fuente: Fotografía propia. Estación Buenavista, ubicado en la alcaldía Cuauhtémoc en la Ciudad de México, sábado, 27 de mayo de 2023.

Dentro de la estación Buenavista, más adelante, se encuentran los andenes, los baños y los elevadores eléctricos diseñados especialmente para facilitar el acceso y la movilidad de las personas con discapacidad. En la planta baja, se encuentran las taquillas, un centro cultural del Suburbano, y al subir por las escaleras eléctricas se llega al acceso al centro comercial *Forum Buenavista*. Justo al lado se encuentra una de las bibliotecas públicas más grandes de México, denominada *Biblioteca Vasconcelos*. También hay un centro comercial grande dentro de la estación, con una amplia variedad de tiendas e incluso una pista de hielo en la planta alta, denominada *Ice Station Forum Buenavista*.

Por su parte, en la estación Buenavista, ubicada en el Centro Histórico de la Ciudad de México, se encuentra un Biciestacionamiento con servicio gratuito Semimasivo, Buenavista. El

propósito de este biciestacionamiento es ofrecer una alternativa de intermodalidad en el transporte, pues en la zona conecta con tres líneas del Metrobús, la Línea B del Metro, 12 estaciones de Ecobici, el Tren Suburbano y un Centro de Transferencia Modal. Para hacer uso del servicio, únicamente se utiliza la tarjeta de movilidad integrada de la Ciudad de México.

Imagen 2. Biciestacionamiento Semimasivo en la estación Buenavista, ubicada en el Centro Histórico de la Ciudad de México



Fuente: Fotografía propia tomada en el *Biciestacionamiento Semimasivo en Buenavista*, ubicado en el Centro Histórico de la Ciudad de México, jueves, 8 de junio de 2023.

La implementación de un biciestacionamiento en esta área es una estrategia que se articula con la estación del tren suburbano, un sistema de transporte de alta capacidad en la zona norte de la ZMVM que conecta al Estado de México con la Ciudad de México a través de la interconexión entre tren suburbano y la línea B del metro. La implementación de este biciestacionamiento data de 2008 y actualmente tiene 818 lugares disponibles (Verduzco y Rodríguez, 2021, citado en Galarza y Rodríguez, p. 128).

Esta conexión ejemplifica la movilidad intermodal, dado que proporciona cajones de estacionamiento para bicicletas que se integran con un sistema de trenes de carga masivo de pasajeros. Además, en este lugar convergen varios modos de transporte de mediana capacidad y uso individual, como micros, combis, autos, taxis y vehículos a través de aplicaciones móviles.

Este sistema logra articular de manera eficiente el sistema de movilidad entre municipios del Estado de México y alcaldías de la Ciudad de México (Verduzco y Rodríguez, 2021, citado en Galarza y Rodríguez).

Imagen 3. Estación Buenavista, ubicada en la alcaldía Cuauhtémoc de la Ciudad de México



Fuente: Fotografía propia. *Estación Buenavista del Tren Suburbano*, Ciudad de México, sábado, 27 de mayo de 2023.

Como se ilustra en la imagen 3, la estación Buenavista se encuentra ubicada en la alcaldía Cuauhtémoc de la Ciudad de México. Esta estación es parte del Sistema de Transporte Colectivo (STC) conocido como el Metro de la Ciudad de México. La estación Buenavista es un importante punto de conexión en la red de transporte público de la ciudad y sirve como nodo de transferencia para varias líneas de Metro y otros sistemas de transporte, lo que la convierte en un punto crucial para la movilidad en la Ciudad de México. Además, se encuentra cerca de la Terminal del Ferrocarril Suburbano Buenavista, lo que facilita aún más el acceso y la conectividad a diferentes destinos en la ciudad y sus alrededores.

En la estación Buenavista, se encuentran bancos para descansar mientras se espera la llegada del Tren Suburbano. Además, existen lugares para adquirir y recargar tarjetas, así como taquillas para comprar boletos. Los horarios y salidas están disponibles en la estación Buenavista.

También, se dispone de un departamento de información y personal de seguridad en la estación, junto con reglas de aplicación para el funcionamiento y uso del Ferrocarril Suburbano en relación con los usuarios. Por último, se ofrece una conexión Wifi-denominada *Mi WIFI* Suburbano, proporcionada por *sitwifi station*.

Imagen 4. Zona de Wi-Fi gratuito, en la estación del Tren Suburbano en la Zona Metropolitana del Valle de México



Fuente: Fotografía propia. *Zona de WiFi gratuito, en la estación de Tlalnepantla del Tren Suburbano en la Zona Metropolitana del Valle de México, sábado, 27 de mayo de 2023.*

Figura 7. Ferrocarril Suburbano en Licitación 1ª Etapa Buenavista-Huehuetoca del Sistema 1 en la Zona Metropolitana del Valle de México



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2003), “Evaluación socioeconómica y ambiental-Ferrocarril suburbano de la ZMVM” (p. 9).

Como se expone en la figura 7, la construcción de la estación de Huehuetoca quedó pendiente, dejando el proyecto inconcluso durante la administración del expresidente Felipe Calderón Hinojosa. El proyecto original, propuesto en ese periodo, contemplaba la puesta en marcha de este sistema de transporte, del cual los mexiquenses aún esperan avances para su extensión a más municipios. Durante ese tiempo, las autoridades federales de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) no informaron sobre la construcción de la segunda etapa, que habría ampliado el sistema de transporte férreo hasta Huehuetoca. Esto se debió en parte al presupuesto necesario para inaugurar la primera fase de la obra. Además, se contemplaba una línea

Suburbano coincide con la disposición de los corredores de viajes de la zona norte del Valle de México. El Tren Suburbano recorrerá de Norte a Sur, atravesando parte de la Ciudad de México y el Estado de México entre Buenavista y Huehuetoca, circulando por dos vías electrificadas en el tramo Buenavista – Cuautitlán de 27 km de recorrido.

3.2.2. Cambios de prioridades de la política de movilidad sostenible con el AIFA y la modificación del proyecto original del Tren Suburbano

Dado lo expuesto, es crucial destacar la prioridad y alternativa relacionadas con el proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM), que finalmente fue cancelado. En vez de continuar con el NAIM, se optó por construir la Terminal Felipe Ángeles en el Estado de México. A continuación, explicaremos en qué consistía esta alternativa al NAIM, así como también, en qué consiste la iniciativa del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles y cómo se promovió.

El Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) se sitúa en el municipio de Zumpango de Ocampo, Estado de México. Este aeropuerto fue concebido como una obra pública sin tener en cuenta la inversión privada a largo plazo. En respuesta a la creciente demanda de servicios aeroportuarios civiles en México, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) ha enfrentado de manera sistemática el desafío de la saturación. Esta situación se ha agravado desde 2014 durante la gestión del expresidente de México, Enrique Peña Nieto. A pesar de que el AICM ha experimentado una disminución debido a crisis previas, ha alcanzado un punto en el que resulta inevitable (Instituto de Ingeniería UNAM, 2019).

Esta megaobra urbana del NAIM tenía cinco objetivos claves:

- 1) Disminuir la saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México;
- 2) Ofrecer servicios aeroportuarios para ayudar a satisfacer la demanda en el Valle de México;

- 3) Mejorar la conectividad del Sistema Aeroportuario Metropolitano del Valle de México;
- 4) Incrementar la eficiencia operativa, la calidad en el servicio al usuario y, por último;
- 5) La conectividad entre aeropuertos y fortalecer la competitividad de la economía regional y nacional en materia aeroportuaria (Banobras, s/f).

Además, aumentar la capacidad de carga del transporte aéreo, estuvo involucrado en tres presidentes en diferentes momentos. Primero, Vicente Fox Quesada del Partido Acción Nacional (PAN) durante el período 2000-2006; después, Enrique Peña Nieto del Partido Revolucionario Institucional (PRI) durante el período 2012-2018; y finalmente, Andrés Manuel López Obrador del Movimiento de Regeneración Nacional (MORENA) durante el período 2018-2024 (Moreno y Espejel, 2023).

Es importante agregar que el tema del aeropuerto sigue siendo objeto de debate y discusión debido a la cancelación en Texcoco y la posterior construcción e inauguración del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, por parte del gobierno federal el 21 de marzo de 2022. El actual presidente, Andrés Manuel López Obrador, optó por realizar una consulta ciudadana para determinar el destino del proyecto.

La consulta pública se llevó a cabo entre el 25 y el 28 de octubre de 2018, en 538 municipios de todo el país (Ferrer, 2018). En esta consulta, los participantes rechazaron la opción de continuar con la construcción de una terminal aérea en Texcoco y, en su lugar, optaron por reacondicionar el aeropuerto actual y el de Toluca, así como construir dos pistas en la Base Aérea Militar de Santa Lucía.

En dicha consulta se sometieron a votación las siguientes opciones: La primera consistía en renovar el AICM y el Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT), y construir dos pistas en la Base de Santa Lucía, opción que obtuvo el 69.87% de los votos; la segunda opción era continuar

con la construcción del NAIM en Texcoco y dejar de utilizar el AICM y la Base Aérea de Santa Lucía, y obtuvo el 29.16% de los votos.

El resultado ganador, con el 69.87% de los votos, fue el de construir las dos nuevas pistas y reacondicionar los aeropuertos existentes. Esta opción se justificó en base a argumentos que señalaban la existencia de procesos irregulares y posibles casos de corrupción que comprometería la construcción del NAIM en Texcoco. La ciudadanía expresó su preocupación por estos posibles problemas y optó por una alternativa que aprovechará las infraestructuras ya existentes y evitará los riesgos asociados al proyecto anterior (INAI, SEDENA, AIFA, 2022) (véase en las figuras 9 y 10). Al respecto, Espriú agrega que la ciudadanía emitió su voto para seleccionar la mejor opción que consideraba más adecuada a través de una papeleta (Espriú, 2022).

Figura 9. Consultas Ciudadanas sobre el Aeropuerto de Texcoco (cancelado), anteriormente: Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM)

CONSULTA NACIONAL NUEVO AEROPUERTO

CONOCE LAS VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LAS DOS OPCIONES VIABLES:

1 CONTINUAR CON LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO EN TEXCOCO Y DEJAR DE USAR EL ACTUAL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

VENTAJAS	DESVENTAJAS
<ul style="list-style-type: none"> Cercanía con la CDMX. Sería un centro de conexión internacional. Genera empleos y da confianza a inversionistas. Mayor capacidad de pasajeros. Cuenta con terreno de 5 mil hectáreas. Cuenta con financiamiento del 69% del proyecto y avance de la obra de 20%. 	<ul style="list-style-type: none"> Incremento del costo de construcción de 185 a 285 MMDP (1ª Fase). Costos de mantenimiento y operación sin determinar. Retraso de 4 años (1ª. Fase 2024). Dejarían de operar actual Aeropuerto de la Ciudad de México y Base Aérea de Sta. Lucía. Impactos ambientales negativos.

2 REACONDICIONAR EL ACTUAL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y EL DE TOLUCA Y CONSTRUIR DOS PISTAS EN LA BASE AÉREA DE SANTA LUCÍA.

VENTAJAS	DESVENTAJAS
<ul style="list-style-type: none"> Menor costo de construcción y mantenimiento. Mejores condiciones para operar y bajo impacto ambiental. Continúa operando el actual Aeropuerto de CDMX y se habilita Toluca. Operaría en menos tiempo. La Organización de Aviación Civil Internacional ratificó su viabilidad. 	<ul style="list-style-type: none"> Las aerolíneas tendrían complicaciones logísticas y otros costos. Posibles pérdidas económicas por cancelación en Texcoco. Negociar con acreedores y contratistas, afectando el presupuesto federal de 2019. Posible impacto negativo en mercados financieros.

Para más información visita mexicocode.com.mx

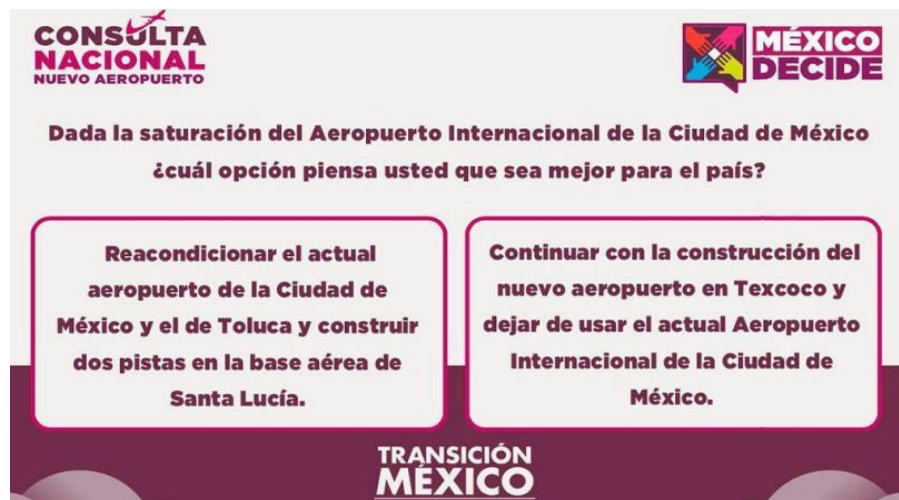
¡INFÓRMATE, DECIDE Y PARTICIPA!
DEL 25 AL 28 DE OCTUBRE

MÉXICO DECIDE

TRANSICIÓN MÉXICO 2018 - 2024

Fuente: Jenaro, V. (12 de julio de 2023). Consultado el 12 de julio de 2023. Obtenido de: <https://pbs.twimg.com/media/DplPOyyUwAARo3j?format=jpg&name=medium>

Figura 10. Consulta Nacional sobre el Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México para decidir acerca del reacondicionamiento del AICM, el aeropuerto de Texcoco y el de Toluca, así como para establecer dos pistas en la base aérea de Santa Lucía



Fuente: Forbes, “Esta es la pregunta para la consulta sobre el Nuevo Aeropuerto”. Consultado el 12 de julio de 2023. Obtenido de: <https://cdn.forbes.com.mx/2018/10/pregunta-consulta-naim-1024x576.jpg>

Cabe destacar que la consulta ciudadana fue diseñada como un proceso democrático y participativo, en el cual se buscó garantizar la inclusión y la libre expresión de la voluntad de los ciudadanos. La “consulta popular” durante el gobierno de Andrés Manuel López Obrador fue cuestionada por no haber llevado a cabo una consulta previa, libre, informada y culturalmente adecuada para las comunidades afectadas por dicho proyecto. Esto suscitó inquietud en varios sectores, destacando la necesidad de una participación más inclusiva en las decisiones, respetando las perspectivas de las comunidades involucradas.

El resultado de la consulta marcó un cambio de rumbo en el proyecto del NAIM. Esta decisión ha generado debates y opiniones encontradas entre los expertos y la sociedad en general. Por un lado, aquellos a favor argumentan que la opción elegida permitirá una solución más rápida y económica al problema de saturación aeroportuaria, además de aprovechar las infraestructuras

existentes. Por otro lado, los detractores expresan preocupación por la viabilidad y la capacidad de los aeropuertos reacondicionados para satisfacer la demanda futura.

La decisión de construir el nuevo aeropuerto fue tomada el 29 de abril de 2020, modificando el proyecto original del Aeropuerto Felipe Ángeles. Es importante destacar que la responsabilidad de este proyecto se le atribuyó a la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA). El presidente mencionó que “la obra se construiría como aeropuerto civil, donde ya existía aeropuerto militar, y con una extensión de 3,000 hectáreas, que supera las 700 hectáreas del actual aeropuerto de la Ciudad de México” (López, 2019). Es importante destacar que las tres mil hectáreas no fueron completamente destinadas a la construcción del AIFA, este espacio fue designado para albergar dicho aeropuerto y también incluye áreas utilizadas para los vuelos del Ejército Mexicano.

La construcción del AIFA implicó un cambio de planes en comparación con el proyecto en Texcoco, el cual ya había avanzado en etapas de diseño y construcción. Esta decisión generó diversos debates y opiniones encontradas, tanto a favor como en contra, debido a los costos económicos y ambientales involucrados en la nueva propuesta. Es notable destacar que esta es la primera vez en las últimas cuatro décadas que se confía a las fuerzas armadas la construcción de una megaobra urbana como un aeropuerto internacional en el Valle de México. Este enfoque de asignar responsabilidades a las fuerzas armadas le otorga un significado adicional a este nuevo aeropuerto.

En México, es conocido el interés del presidente en encomendar diversas tareas a las fuerzas armadas, y este caso representa un ejemplo de ello. Al respecto, el presidente expresó lo siguiente: “Quiero también aprovechar para decir a la gente que tomamos la decisión de entregar estos bienes en custodia a la SEDENA, por ejemplo, el Tren Maya, el aeropuerto Felipe Ángeles,

el aeropuerto de Palenque, de Chetumal, el de Tulum, van a formar parte de una empresa manejada por la SEDENA” (Forbes, 2021).

El Gobierno de México tenía planes para desarrollar un sistema de vías interconectadas que facilitarían el acceso al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA). Este proyecto incluía la construcción de tres autopistas y una vialidad principal de seis kilómetros. Uno de los componentes es la vía San Jerónimo, que consistía en la modernización de un tramo de cuatro carriles en el camino San Jerónimo, la conexión con la carretera México-Pachuca y la construcción de enlaces de acceso a la zona de carga y la zona militar. La inversión total estimada para este proyecto fue de 690 millones de pesos, y se esperaba que tuviera una longitud de 14.17 kilómetros.

La vía Tonanitla, clave en el proyecto, implicó obras como un Puente de Fierro y un Viaducto Elevado. La inversión estimada fue de 647 millones de pesos. Además, se planeó un Tren Suburbano conectando Buenavista con el aeropuerto, con un costo aproximado de 23 mil millones de pesos y se esperaba que estuviera listo en el segundo semestre de 2023 (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2022).

El AIFA destacó por ser el primero en América Latina con conexión ferroviaria directa en su terminal. La extensión del Ferrocarril Suburbano, que actualmente opera entre Buenavista y Cuautitlán, abarca 23 kilómetros con cinco estaciones intermedias y la terminal de Cuautitlán. Este servicio emplea trenes eléctricos, cubriendo los 42 kilómetros entre Buenavista y el Aeropuerto en 39 minutos, lo que garantiza puntualidad tanto en las paradas existentes como en las seis nuevas estaciones.

Esta opción beneficiará a viajeros, empleados, servicios, tripulaciones y personal militar del aeropuerto, además de proporcionar transporte masivo a zonas sin servicio en Tultitlán, Tultepec y Nextlalpan, impulsando el desarrollo urbano en la región. Es importante destacar que

esto significa que se fomentará el crecimiento económico y social, ya que se facilitará el acceso a servicios y empleos para los residentes locales.

El nuevo ramal ferroviario que conectará con la estación Lechería con el AIFA revolucionará el transporte aéreo en América Latina al ser el primer aeropuerto de la región en contar con una conexión ferroviaria directa en su terminal. En este sentido, el tren suburbano se convertirá en la opción más conveniente para los viajes entre la Ciudad de México y el AIFA, ofreciendo un servicio rápido, eficiente, masivo y amigable con el medio ambiente. La SCT señala que esta innovación marcará un hito en la historia de la aviación y el transporte en la región (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2022).

En cuanto al proyecto del aeropuerto de Texcoco (NAIM), ahora un área natural protegida y uno de los más controvertidos del gobierno de Enrique Peña Nieto, es relevante destacar que la consulta ciudadana de 2018 evidenció preocupaciones relacionadas con el costo del megaproyecto. Durante las campañas presidenciales de 2018, Andrés Manuel López Obrador, como candidato de Morena, anunció que, en caso de ser electo, detendría la construcción del NAIM debido al daño ambiental que provocaría en la zona y al alto costo asociado. La consulta ciudadana reflejó que la mayoría de los votantes no solo rechazaron la continuación del proyecto en Texcoco, sino que también expresaron su preocupación por los riesgos y problemas asociados, especialmente la corrupción. En enero de 2019, se anunció la suspensión de las obras del NAIM, lo que desencadenó una serie de amparos y procesos legales.

Durante este período, AMLO habló sobre la corrupción que, según él, rodeaba el proyecto promovido por el gobierno de Peña Nieto. La consulta ciudadana también indicó que el nuevo aeropuerto debía construirse en una ubicación diferente debido a la proximidad de viviendas, el aumento de costos y los problemas geográficos del sitio. La corrupción quedó en evidencia en las

empresas que adquirirían tierras para suministrar materiales a precios exorbitantes, utilizados para rellenar el Lago, así como en los sobrecostos involucrados en la construcción y planificación del proyecto.

Desde esta perspectiva, la construcción del aeropuerto en Texcoco fue un error desde el principio. Cancelarlo permitió evitar un desastre ambiental, un crecimiento demográfico descontrolado en la Zona Metropolitana del Valle de México, y la sobreexplotación de recursos vitales como el agua. Además, se evitó malgastar recursos públicos, dejar a futuras administraciones con deudas considerables y preservar la infraestructura aeroportuaria existente en un terreno inadecuado.

Respecto a la entrega de los proyectos prioritarios de su gobierno a la SEDENA, como los aeropuertos de Palenque, Chetumal, Tulum, Felipe Ángeles y el Tren Maya, el presidente Andrés Manuel López Obrador, durante su sexenio, explicó que al otorgar el control de dichas obras a las Secretarías de la Defensa Nacional (SEDENA) y de Marina (SEMAR), se garantiza que no serán privatizadas por futuros gobiernos. También indicó que estos proyectos formarán parte de una empresa manejada por el Ejército.

3.3. Los proyectos interurbanos de aprovechamiento de infraestructura ferroviaria

En este apartado se presenta un análisis de dos proyectos interurbanos importantes en el ámbito del transporte en México, implementados durante la administración del expresidente Enrique Peña Nieto y que continúan en la actualidad bajo la presidencia de Andrés Manuel López Obrador. Se analizarán los cambios, avances y desafíos enfrentados durante este período, incluyendo modificaciones en la planificación, construcción y operación de los trenes interurbanos. Los proyectos que serán abordados en esta investigación serán el Tren de Alta Velocidad México-Querétaro y el Tren Interurbano de Pasajeros México-Toluca. Se examinarán los avances

realizados en cada proyecto, desde la etapa inicial hasta su estado actual, así como los desafíos que han enfrentado en términos de construcción, gestión, y posibles problemas sociales y ambientales.

3.3.1. Tren Interurbano de pasajeros México – Toluca

El Tren Interurbano México – Toluca se diseñó para vincular la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) con la zona poniente de la Ciudad de México. El Tren Interurbano es un proyecto prioritario del gobierno federal que consta de una longitud de 57.87 kilómetros. Sin duda, es una obra que busca la reducción de tiempos y costos de transporte, facilitar el movimiento eficiente de mercancías, turistas y habitantes, proporcionar un servicio de transporte de calidad que permita a los mexiquenses acceder a mejores oportunidades. El proyecto fue diseñado en colaboración entre los diferentes órdenes de gobierno federal y estatal, en función del desarrollo de la entidad, fortaleciendo la competitividad del Estado de México.

El Tren Interurbano México – Toluca consta de siete estaciones, con 30 trenes de CAF, alcanzando una velocidad máxima de 160 km/h. Ante ello, cabe mencionar que las rutas alimentadoras llegan a conectar en terminales con lugares clave. La velocidad comercial promedio es de 90 km/h, reduciendo el tiempo de recorrido a 39 minutos. Con capacidad para 234,000 pasajeros diarios, se prevé una reducción significativa de emisiones de CO₂ y la prevención de 400 accidentes anuales en la autopista México-Toluca. El tren también ahorrará 90 minutos en viaje redondo y aliviará el tráfico vehicular para aproximadamente 3.5 millones de habitantes (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 01 de marzo de 2022).

El Tren Interurbano contará con 58 kilómetros de vía doble electrificada, y el 85 por ciento del tramo estará compuesto por viaductos. El tiempo de recorrido de punta a punta, desde Zinacantepec hasta Observatorio, será de 39 minutos, lo que supone una mejora considerable en

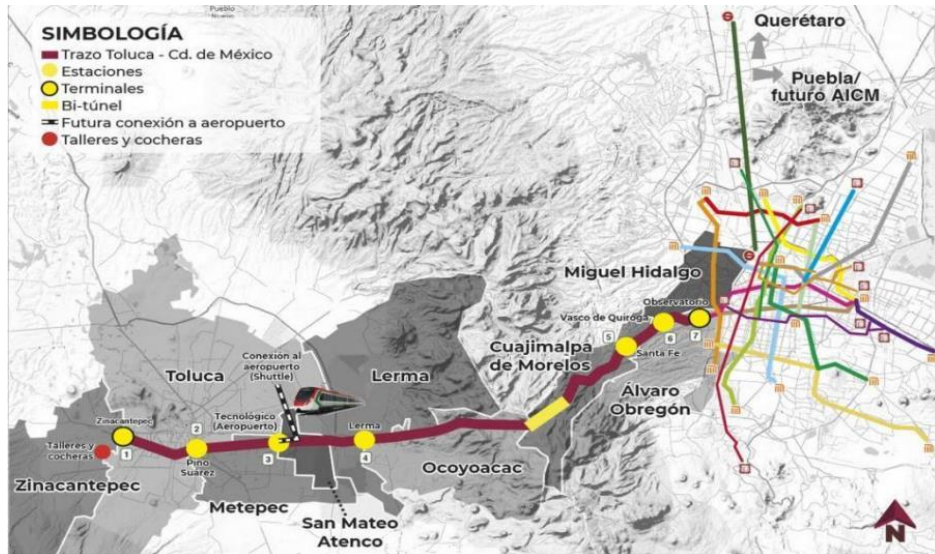
comparación con las más de dos horas que puede tomar en autobús. Este proyecto ha sido diseñado para brindar un servicio eficiente, rápido y seguro a los usuarios, y representa un importante avance en la movilidad de la región (López, 14 de septiembre de 2023).

En este tenor, el Tren Interurbano también generará ahorros económicos significativos. Se estima un ahorro de 4,400 millones de pesos en tiempos de viaje, así como una reducción de aproximadamente 1,800 millones de pesos en gastos de operación vehicular. Otro aspecto importante es que el servicio del tren será directo a centros de trabajo y centros recreativos; sin embargo, los transbordos serán indispensables para conectar con otras rutas y destinos, lo que facilitará la movilidad de las personas en la zona.

Por otra parte, durante la etapa de construcción, se espera la generación de 17,500 empleos directos y 35,000 empleos indirectos. En términos de conectividad, el Tren Interurbano se complementará con el Servicio de Transporte Colectivo Metro, en particular con la Línea 1 y, en un futuro, con las Líneas 9 y 12, lo que brindará un acceso aún mayor a diferentes puntos del Valle de México (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 01 de marzo de 2022).

El objetivo principal de este proyecto es mejorar la fluidez del tráfico, ya que el Tren Interurbano es el medio de transporte masivo más limpio y, por lo tanto, el más ecológico. Incluso de las terminales, el Tren Interurbano contará con cinco estaciones intermedias a lo largo de su recorrido, así como un Taller y Cocheras en Zinacantepec. La figura muestra el trazado original del Tren Interurbano México-Toluca en la Zona Metropolitana de Toluca, detallando vías, estaciones y ubicación estratégica. Es crucial para entender la planificación del proyecto que mejora la conectividad entre la Ciudad de México y Toluca.

Figura 11. Trazo del proyecto original Tren Interurbano México-Toluca en la Zona Metropolitana de Toluca que conectará con el poniente de la Ciudad de México



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (01 de marzo de 2022). “Tren Interurbano México-Toluca”. Recuperado el 29 de junio de 2023, Gobierno de México. Obtenido de: <http://sct.gob.mx/index.php?id=4119>

El Tren Interurbano tiene como objetivo fomentar el uso del transporte no-motorizado y promover la movilidad sustentable al ofrecer a la Ciudad de México una opción de transporte público masivo. Este proyecto se incluyó en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018. Fue anunciado inicialmente por el gobierno federal el 1 de diciembre de 2012, durante la administración del expresidente de México, Enrique Peña Nieto, y ha continuado en la actual administración como parte de varios proyectos de infraestructura ferroviaria en el país.

Finalmente, el Tren Interurbano se materializó el 7 de julio de 2014, marcando oficialmente el comienzo de las obras. Desde sus inicios, se había fijado el objetivo de inaugurar este sistema en 2017. En ese momento, se indicaba que se concluiría en diciembre de 2017, con un presupuesto de 38 mil millones de pesos. La construcción de este proyecto comenzó en 2014, pero en 2019, el Gobierno Federal anunció su cancelación debido a problemas de presupuesto, junto con señalamientos de mala planeación, incumplimiento en los plazos de entrega, dificultades en la

liberación de derechos de vía, retrasos, fallas y presuntas irregularidades en la ejecución del Tren Interurbano.

A pesar de que la construcción comenzó en 2014, no se cumplió con la fecha de inauguración originalmente fijada para 2017, debido a múltiples retrasos y sobrecostos millonarios. Este proyecto ha enfrentado dificultades desde 2015 debido a la falta de planificación y obras complementarias que los gobiernos federales, estatales y municipales han descuidado al llevarlo a cabo. No se habían liberado previamente los terrenos afectados, lo que ha provocado protestas sociales en los municipios por los que pasa la obra. Liberar los terrenos implica pagar indemnizaciones a los propietarios de esas tierras, ya sean ejidatarios, comuneros, indígenas o pequeños propietarios.

Sin embargo, el gobierno federal comenzó las obras sin siquiera consultar a la población afectada. Por ejemplo, en 2018 se mencionaba que no podría ser concluido durante el sexenio de Enrique Peña Nieto, principalmente debido a las protestas sociales que se estaban generando a lo largo de los 58 kilómetros de su trayecto, planeado para conectar con el nuevo Aeropuerto Internacional de México, el cual fue cancelado durante el gobierno de Andrés Manuel López Obrador.

En 2018, los pobladores bloquearon la construcción y tres meses después, el 20 de abril, Gerardo Ruiz Esparza, exsecretario de Comunicaciones y Transportes emitió un comunicado en el que señalaba que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes había pagado la indemnización correspondiente a los pobladores, pero aun así estos mantenían su bloqueo. Otra controversia estaba relacionada con la construcción concesionada a un grupo empresarial, lo que generó cuestionamientos sobre la transparencia y equidad en el proceso de adjudicación. Estas

controversias arrojan sombras sobre la viabilidad y ejecución del proyecto, dejando en suspenso el anhelado desarrollo del Tren Interurbano.

Dicho esto, el 14 de septiembre de 2023, comenzó a operar el Tren México-Toluca en una primera etapa con cuatro estaciones del Estado de México: Zinacantepec, Pino Suárez, Tecnológico y Lerma, un día antes de que Alfredo Del Mazo Maza, gobernador del Estado de México, entregará el gobierno del Estado de México a Delfina Gómez Álvarez. El director general de Banobras, Jorge Mendoza Sánchez, detalló que el Tren Interurbano México-Toluca estará integrado por 20 trenes eléctricos de última generación, lo que permitirá atender la creciente demanda de pasajeros. Además, se buscará que el costo de las tarifas sea menor en comparación con otros sistemas de transporte en la Ciudad de México y el Estado de México (López, 2023).

La inversión pública federal en el proyecto asciende a 97 mil millones de pesos y se ha trabajado en la certificación de seguridad y calidad. Las pruebas preoperativas con cuatro trenes han demostrado buen desempeño, alcanzando velocidades de hasta 160 km/h. El tramo 1 y 2, de un total de cinco tramos, están terminados, mientras que el tramo 3 está bajo la responsabilidad del gobierno de la Ciudad de México. Se han desarrollado obras importantes como un viaducto atirantado de 519 metros y una estación de 208 metros para brindar atención a la comunidad de Santa Fe, a los visitantes de la Cuarta Sección del Bosque de Chapultepec, así como a los estudiantes y maestros de la Universidad de la Salud.

3.3.2. Tren Rápido México – Querétaro

En este apartado se estudiará el Tren de Alta Velocidad (TAV) México – Querétaro un proyecto de infraestructura ferroviaria cuyo objetivo principal era construir una línea de alta velocidad que conectaría la Ciudad de México con Querétaro. Con el regreso del Partido Revolucionario

Institucional (PRI) a la presidencia después de doce años de gobierno del Partido Acción Nacional (PAN), Enrique Peña Nieto, reactivó el proyecto de infraestructura ferroviaria que había estado suspendido. En tan solo su segundo día en el cargo, el presidente anunció oficialmente este proyecto de infraestructura, considerándolo como una parte fundamental de su plan de desarrollo ferroviario para el periodo 2013-2018.

A través del Plan Institucional, se alinearon diversos programas como el Programa Sectorial de Comunicaciones 2013-2018, y el Programa Nacional de Infraestructura 2013-2018, para su período de gobierno. Esta decisión marcó un hito significativo en la trayectoria del proyecto, dado que mostraba el compromiso del gobierno con la modernización y expansión de las infraestructuras, así como su visión a largo plazo para potenciar el transporte y el desarrollo económico del país.

El trayecto de este nuevo tren —que correrá de la Terminal Ferroviaria de Buenavista, en la Ciudad de México, cruzará diversos municipios de los estados de México e Hidalgo, hasta llegar a la estación terminal en la Avenida Bernardo Quintana, en la ciudad de Querétaro— permitirá un ahorro de dos horas en viaje sencillo y, cuatro horas en viaje redondo (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2014).

Sin embargo, este proyecto enfrentó varios obstáculos desde su inicio. La licitación de la obra fue otorgada a un consorcio encabezado por *China Railway Construction Corporation*, pero posteriormente se canceló debido a problemas de transparencia y falta de un debido proceso legal. En esencia, el proyecto parecía muy prometedor; sin embargo, la construcción del tren Rápido México-Querétaro nunca llegó a concretarse. Desde que inició la licitación para este proyecto, existieron ciertas irregularidades, una de ellas fue que solo una empresa participó en dicha licitación. La SCT declaró ganador al consorcio liderado por la paraestatal *China Railway Construction Corporation* (CRCC).

Debido a preocupaciones sobre el tiempo limitado y la aparente preferencia hacia el consorcio chino en la licitación, el gobierno revocó la licitación para garantizar transparencia, permitir una participación más amplia y asegurar un proceso claro. Aunque hubo contradicciones sobre quién propuso la revocación, la SCT anunció un nuevo proceso para eliminar dudas o sospechas en la selección del proyecto. “El presidente de la República, Enrique Peña Nieto, decidió dejar sin efecto el fallo de la licitación para la construcción del Tren de Alta Velocidad México Querétaro” (Aristegui Noticias, 3 de febrero de 2015).

A pesar de los beneficios potenciales que se esperaban del TAV México-Querétaro, incluyendo la reducción de los tiempos de viaje y el impulso económico en la región, el proyecto fue cancelado debido a preocupaciones sobre la transparencia en el proceso de licitación y el costo del proyecto. Aunque no se llevó a cabo, la construcción del Tren de Alta Velocidad México-Querétaro sigue siendo relevante para comprender las consideraciones asociadas con la implementación de grandes proyectos de infraestructura en México.

3.4. Análisis de las principales problemáticas de las políticas públicas de grandes proyectos de infraestructura ferroviaria

El proyecto del Tren Interurbano México-Toluca ha experimentado una serie de dificultades a lo largo de su desarrollo y ejecución. Uno de los problemas notables ha sido la falta de coordinación efectiva entre los diferentes órdenes de gobierno involucrados, incluyendo el gobierno federal, estatal y municipal. Esta descoordinación ha llevado a retrasos en la liberación de terrenos y derechos de vía, generando protestas y afectando el progreso de la obra. La falta de cumplimiento en los plazos establecidos y el desvío de presupuesto han sido preocupaciones constantes desde el inicio del proyecto en 2014.

El Tren Interurbano México-Toluca fue iniciado durante la administración de Enrique Peña Nieto, aunque concebido en 2012, el inicio formal de la obra fue el 7 de julio de 2014 debido a cuestiones presupuestarias y problemas de licitación. En aquel momento, se estimaba que la conclusión sería en diciembre de 2017, con un presupuesto de 38 mil millones de pesos. La selección y contratación de empresas para la construcción también ha sido objeto de controversia, con cuestionamientos sobre la equidad y transparencia del proceso. Los sobrecostos significativos y las reiteradas modificaciones en las fechas de inauguración han erosionado la confianza pública en la administración del proyecto.

Es importante resaltar que este plan inicial ha sido un proceso caracterizado por plazos incumplidos y cambios políticos. La resistencia social y ambiental por parte de las comunidades afectadas ha añadido complejidad al proyecto. La falta de consulta adecuada y las indemnizaciones consideradas insuficientes han desencadenado bloqueos y detenciones de las obras, lo que ha contribuido a retrasos y ha afectado la imagen de este ante la población.

Si bien, se ha retomado el proyecto durante la administración de Andrés Manuel López Obrador, la suspensión inicial ha afectado la percepción de continuidad y estabilidad de este. La falta de una planificación adecuada también ha empeorado a los problemas actuales. La ausencia de una estrategia integral para abordar cuestiones como la liberación de terrenos, la coordinación interinstitucional y la comunicación con la población afectada ha llevado a una acumulación de problemas.

El proceso de construcción estuvo plagado de retrasos y sobrecostos millonarios, lo que llevó a ajustes en la fecha de inauguración originalmente prevista para 2017. El proyecto involucra una serie de actores políticos, entre ellos el gobierno federal, a través de la SCT. A pesar de las

dificultades, el presidente López Obrador ha reiterado su compromiso de hacerlo realidad y ha prometido que la línea férrea tendrá la capacidad de transportar a 230,000 personas diariamente.

El 14 de septiembre de 2023, comenzó a operar el Tren México-Toluca en su primera etapa, con cuatro estaciones en el Estado de México: Zinacantepec, Pino Suárez, Tecnológico y Lerma. Este lanzamiento coincidió con la entrega del gobierno del Estado de México de manos de Alfredo Del Mazo Maza, gobernador saliente, a Delfina Gómez Álvarez, exsecretaria de Educación Pública de México.

El proyecto se lleva a cabo en dos fases. La primera fase, denominada “El Insurgente”, cubre el trayecto desde Zinacantepec hasta Lerma. En esta fase, se han rehabilitado cuatro estaciones que ya están en servicio: Zinacantepec, Toluca Centro, Metepec y Lerma; y en 2024, se abrirán al público las tres estaciones restantes: Santa Fe, Vazco de Quiroga y Observatorio.

Durante el mes de septiembre de 2023, el servicio es totalmente gratuito para los usuarios. A partir de octubre del mismo año, se implementa una tarifa de \$15 pesos por viaje, que estará en vigencia hasta junio de 2024. Además, este sistema se integrará como parte de la tarjeta de movilidad de la Ciudad de México, proporcionando a los usuarios una opción de transporte público más conveniente y accesible.⁷

⁷ Respecto a la imposibilidad de terminar la obra del Tren Interurbano “El Insurgente”, es esencial determinar si el gobierno federal, a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, completará el tramo faltante, desde La Marquesa hasta Observatorio. Además, este tren, que pretende realizar el recorrido entre terminales en 39 minutos con una velocidad máxima de 160 kilómetros por hora, requiere intervención en el financiamiento, la liberación de derechos de vía y las fases de pruebas. Si no se concluye en 2024, la responsabilidad recaerá en el gobierno actual para diseñar mecanismos adecuados de planificación. Por lo tanto, López Obrador y su administración deberían garantizar que el tramo de Toluca a Santa Fe, que abarca aproximadamente 50 kilómetros, se termine a finales de este año. Asimismo, la presidenta electa, Claudia Sheinbaum Pardo, tendrá la tarea de asegurar que se complete el proyecto en su totalidad.

En párrafos anteriores, discutimos los problemas relacionados con el proyecto del Tren México-Toluca, anunciado como una obra prioritaria durante la presidencia de Enrique Peña Nieto, como parte de una serie de proyectos de infraestructura ferroviaria en México. Ahora, centrémonos en el TAV Querétaro – México, que tenía como objetivo conectar la Ciudad de México con Santiago de Querétaro, atravesando los estados de Hidalgo y Estado de México.

El proyecto del Tren Rápido México-Querétaro, que tenía como objetivo conectar ambas ciudades; se enfrentó varios problemas y finalmente fue cancelado. Aunque su cancelación no estuvo directamente relacionada con la del aeropuerto en Texcoco, ya que eran proyectos independientes, durante el mandato de Enrique Peña Nieto se intentó revivir el proyecto ferroviario.

El presupuesto previsto para el Tren Rápido México – Querétaro durante la administración de Peña Nieto ascendió a 51 mil 300 millones de pesos. A pesar de las posibles ventajas que ofrecía, la cancelación del tren resalta la importancia de la transparencia en licitaciones y la viabilidad financiera en proyectos de infraestructura a gran escala. Estas experiencias subrayan la necesidad de una planificación rigurosa y una gestión efectiva en proyectos de esta magnitud.

El TAV se presenta como una propuesta innovadora con el potencial de revolucionar los desplazamientos interurbanos, especialmente entre Ciudad de México y Querétaro. Esta última, una urbe densamente poblada y una de las más grandes del país, enfrenta problemas persistentes debido a la congestión del tráfico. En México, la creación de un sistema ferroviario rápido entre estos dos puntos podría no solo mejorar la movilidad de la población, sino también impulsar el crecimiento económico y el desarrollo regional.

A pesar de su potencial, este proyecto fue suspendido durante la administración de Enrique Peña Nieto. Sin embargo, en el actual gobierno encabezado por Andrés Manuel López Obrador, ha surgido la posibilidad de resucitar esta propuesta. El presidente ha expresado su intención de entablar conversaciones con las empresas ferroviarias responsables del servicio México-Querétaro, con el objetivo de establecer compromisos para no solo facilitar el transporte de carga, sino también agilizar el movimiento de pasajeros entre ambas ciudades.

En relación con esta cuestión, se está reconsiderando una posible colaboración entre empresas chinas y mexicanas para el proyecto. Además, la empresa ferroviaria estadounidense *Kansas City Southern* ha reavivado las perspectivas de desarrollo en este ámbito. En el contexto de la denominada “cuarta transformación” impulsada por el gobierno de López Obrador, se han celebrado diversas reuniones y se han planteado diversas propuestas con el objetivo de mejorar la infraestructura de transporte en la región y abordar los desafíos de congestión.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha lanzado el ambicioso plan estratégico “*Proyecto ferroviario para impulsar a México con trenes de pasajeros*”, marcando el inicio de la primera línea de alta velocidad en América. Esta iniciativa busca no solo modernizar la infraestructura, sino también ofrecer una alternativa eficiente y económica a los vuelos en distancias largas. El tren de alta velocidad que conectará Ciudad de México con Querétaro se proyecta como la columna vertebral de una red más amplia que aspira a conectar la capital con puntos estratégicos como el Bajío, Guadalajara y Monterrey.

El proyecto del Tren de Alta Velocidad no solo promete beneficios en seguridad vial, reduciendo más de 1,000 accidentes anuales, sino también generaría 61,000 empleos durante la fase de construcción. Además, se anticipa un impacto positivo en el medio ambiente, disminuyendo alrededor de 95,000 toneladas de dióxido de carbono y mejorando la calidad del

aire. Aprovechando la infraestructura existente del Tren Suburbano Cuautitlán-Buena Vista, establecerá conexiones en estaciones clave, facilitando la integración con el transporte público en la ciudad.

En cuanto al proyecto destinado al municipio de Huehuetoca no pudo concretarse debido a las decisiones adoptadas por la Secretaría de Comunicaciones y la SEDENA, las cuales otorgan prioridad al desarrollo del nuevo Aeropuerto Felipe Ángeles. Este enfoque hacia el aeropuerto se refleja en la ampliación de la Línea 1 del Tren Suburbano Lechería – Jaltocan – AIFA, lo que a su vez influyó en la determinación de extender el Tren Suburbano hasta el AIFA. El gobierno federal trazó un plan de inversión conjunta de 25 mil millones de pesos en colaboración con la empresa concesionaria Ferrocarriles Suburbanos, conformada por CAF, Omnitren y Fonadin (Carrillo, 2023).

Todo lo previamente mencionado se relaciona con el AIFA y los cambios en las prioridades para favorecer un sistema aeroportuario regional con el objetivo de mejorar la cobertura y propiciar una mayor conectividad territorial, especialmente en zonas de menor crecimiento. Este proyecto suburbano ilustra por qué los grandes proyectos de infraestructura a menudo enfrentan sobrecostos y plazos prolongados debido a diversos factores, incluidos los cambios políticos. Estos factores influyen en las adaptaciones necesarias para implementar proyectos de movilidad ferroviaria a largo plazo.

CONCLUSIONES

En general, la privatización de los ferrocarriles se llevó a cabo con la intención de favorecer a las grandes empresas nacionales e internacionales del ramo ferroviario. Los inversionistas, en lugar de mostrar interés en construir segundas vías, decidieron utilizar la misma infraestructura, con una sola vía, con la finalidad de incrementar la velocidad de los trenes, descartaron los servicios de pasajeros y a aquellos encargados de atender a las pequeñas poblaciones. A pesar de los altibajos experimentados en la historia ferroviaria de México, sigue siendo un componente trascendental para la economía nacional. El futuro de este medio de transporte dependerá de las decisiones tomadas o que tomarán, los actores públicos, sociales y empresariales en los próximos años.

En la gestión de Zedillo en 1995, se anunció la privatización del sistema ferroviario mexicano, con el objetivo de mejorar su funcionamiento y aumentar la inversión en él. Como parte del modelo neoliberal del gobierno de Ernesto Zedillo se llevaron a cabo privatizaciones en diversos sectores: aeropuertos, puertos, ferrocarriles, el sector eléctrico, satélites y la producción de energía fueron transferidos al sector privado, concentrando la mayor parte de las empresas que fueron vendidas. Además, se concedió la prestación de servicios públicos, como los sistemas de agua potable, el tratamiento de aguas residuales, así como la distribución de gas natural.

Durante la década de los noventa, el país se vio afectado por una crisis económica sin precedentes, la cual fue atribuida al controvertido manejo del expresidente Ernesto Zedillo. Esta crisis tuvo un impacto importante en las comunidades que contaban con estaciones de ferrocarril, ya que la economía local, que se fortalecía día a día, se vio seriamente afectada. Un momento clave en la historia de los ferrocarriles mexicanos tuvo lugar en 1995, cuando el presidente Zedillo tomó la decisión de privatizar Ferrocarriles Nacionales de México (FNM). Esta medida generó un gran

descontento, al dejar a los usuarios de este importante medio de transporte sin el servicio, que abarcaba gran parte de la geografía mexicana.

En el año 1997, se inició el proceso de desmantelamiento y transferencia de los tramos ferroviarios a manos privadas, lo que culminó con la privatización completa. Como resultado de esta decisión, en 1999 se anunció la disolución de Ferrocarriles Nacionales de México, y su último servicio de transporte oficial tuvo lugar en ese mismo año. En el año 2001, se anunció la desaparición oficial de dicho organismo, lo que llevó a México a quedar prácticamente sin servicio ferroviario de pasajeros.

Esta serie de eventos marcó un giro notable en la historia del transporte ferroviario en el país, dejando consecuencias notables en las comunidades afectadas, y transformando el panorama de la movilidad en México. Esta transformación tuvo como consecuencia que las estaciones de pasajeros, que estaban bajo responsabilidad gubernamental, dejaran de operar y cayeran en desuso.

El caso de Buenavista - Huehuetoca no solamente exhibe cómo el cambio en la ruta del Nuevo Aeropuerto Felipe Ángeles ha impactado a las comunidades aledañas, sino que también muestra cómo las políticas públicas, que no toman en cuenta todos los factores en la planeación democrática, pueden tener consecuencias negativas tanto económicas como sociales, para el Estado y la población. El proyecto del Tren Suburbano Buenavista - Huehuetoca, respaldado por el gobierno federal, tenía como objetivo mejorar la movilidad en la ZMVM. A pesar de los intentos de administraciones anteriores por revisar el proyecto, este no avanzó. Ahora, en México, se busca aprovechar este nicho de oportunidad mediante el Tren Suburbano Buenavista - Huehuetoca; una idea que no es nueva, pero que durante años no se ha podido concretar.

De igual manera, es necesario recordar que Delfina Gómez Álvarez, gobernadora del Estado de México, propuso la ampliación del Tren Suburbano de Cuautitlán a Huehuetoca. Esta obra es de gran importancia y resulta relevante mencionarla, debido a la inversión limitada por parte de administraciones anteriores, se han dejado inconclusas muchas obras, incluyendo carreteras y espacios públicos. El ferrocarril suburbano es un proyecto rentable, y tres gobiernos involucrados en el proyecto impulsaron los estudios necesarios para aprovechar las vías férreas y los derechos de vía federales, los cuales se encuentran subutilizados, abarcando el Sistema 2 Jardines de Morelos – Martín Carrera y el Sistema 3 Chalco – Santa Martha – Constitución de 1917.

Es importante abordar este tema de investigación porque se refiere a un aspecto relevante del funcionamiento de la movilidad en la ZMVM. En particular, el Tren Suburbano de la Línea 1, cuyo financiamiento proviene tanto del Gobierno Federal como de un consorcio privado, que conformaron un grupo de empresas, encabezadas por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), pues es transporte que se considera una opción adecuada para la movilidad metropolitana.

En la actualidad, los habitantes de la zona norponiente de la Ciudad de México y del Estado de México destinan dos horas y media o incluso tres horas, para llegar a sus lugares de trabajo en la parte central de la ciudad. Con la implementación del tren suburbano, el trayecto se reduce a aproximadamente a tan sólo 30 minutos, de la estación de Cuautitlán a Buenavista al centro de la ciudad. Este proyecto significa un considerable ahorro de tiempo para muchos residentes de la zona norponiente de la Ciudad de México. No obstante, en el futuro, se requerirá de una planeación más efectiva e integral para que se construya un sistema de trenes de alcance medio, como el suburbano, para otras áreas de la ZMVM. Para ello, se requiere repensar los instrumentos

administrativos y jurídicos para la coordinación metropolitana y la cooperación intergubernamental en diferentes órdenes de gobierno (Arévalo, 13 de febrero de 2019).

El aumento de la inseguridad en el transporte público se convierte en otro elemento fundamental a considerar, dando lugar a que la población asentada en el municipio de Huehuetoca busque un nivel de vida diferente. Es importante destacar que el gobierno federal debe atender, de manera urgente, las necesidades de la población de Huehuetoca y utilizar eficientemente los recursos para resolver las problemáticas generadas por un crecimiento poblacional mal planificado y atendido.

El Tren Suburbano Buenavista-Cuautitlán fue planeado para llegar, en una segunda etapa, hasta Huehuetoca y comunicar a decenas de miles de familias que llegaron a vivir a las Ciudades Bicentenario de Zumpango y Huehuetoca. Residentes de los municipios mexiquenses de Huehuetoca y Zumpango esperan la finalización del Tren Suburbano hasta sus comunidades, donde cerca del 30 por ciento de las viviendas permanecen abandonadas por falta de un transporte eficiente (Arévalo, 13 de febrero de 2019).

La falta de inversión en infraestructura en administraciones anteriores dejó la obra inconclusa, afectando a los habitantes del Estado de México con altos costos y escasez de transporte público accesible. La construcción del Tren Suburbano Buenavista – Huehuetoca, particularmente la estación terminal de Huehuetoca es de gran importancia en esta investigación, ya que representa una obra de infraestructura a largo plazo necesaria para la realización del proyecto en su totalidad.

El enfoque de la investigación se centró, principalmente, en el caso del Tren Suburbano de la Línea 1, Buenavista – Huehuetoca, Estado de México, que está proyectado para ser modificado

y ampliado desde la estación Lechería con el objetivo de conectar con el Nuevo Aeropuerto “Felipe Ángeles” en Santa Lucía. Aunque la ampliación del Tren Suburbano aún no se ha concretado, se prevé que su implementación tendrá un impacto en dos comunidades de la zona conurbada del Valle de México: Buenavista-Huehuetoca y Lechería-AIFA (Aeropuerto Felipe Ángeles).

El gobierno federal impulsó proyectos de infraestructura ferroviaria en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) para mejorar la movilidad y conectar con las regiones aledañas. Sin embargo, la extensión del Tren Suburbano desde Buenavista hasta Huehuetoca en la Línea 1 fue cancelada debido a problemas como modificaciones en el desarrollo urbano, alteraciones, demoras y falta de recursos federales. La falta de continuidad política contribuyó a cancelaciones y retrasos en proyectos ferroviarios en el Valle de México, incluyendo la ampliación a Huehuetoca, que quedó pendiente.

A lo largo de este análisis, se identificó que el proyecto del Tren Suburbano que conectaría al municipio no se materializó. Durante la administración de Vicente Fox, al inicio del proyecto del Tren Suburbano, se diseñaron tres sistemas principales, los cuales comprendían una red ambiciosa de ferrocarril suburbano en la Ciudad de México y su zona metropolitana. El propósito fundamental de esta iniciativa era potenciar la movilidad y el transporte público en la región, abordando así las necesidades de una creciente población y contribuyendo a mejorar la eficiencia de desplazamientos en la zona.

El Sistema 1 contaba con rutas troncales como Buenavista-Cuautitlán y Cuautitlán-Huehuetoca, que sumaban 48 kilómetros en longitud, junto con rutas de ramal como Lechería-Xaltocan y San Rafael-Tacuba, que añadían 31 km adicionales. El Sistema 2 proponía rutas como Naucalpan-Jardines de Morelos y Buenavista-Polanco, con 47 km en troncales y 26.5 km en

ramales, conectando hasta Teotihuacán. El Sistema 3 incluía rutas como San Juan de Aragón – Los Reyes y San Juan de Aragón-San Rafael, con 17.2 km de troncales y un ramal de 60.4 km hacia Texcoco y Chalco. A pesar de su intención de abordar el crecimiento urbano, solo se concretó el Sistema 1, con siete estaciones en la zona centro-norte de la Ciudad de México y el Estado de México, inaugurado en 2008 durante la gestión del presidente Felipe Calderón y el gobernador Enrique Peña Nieto.

Actualmente, solo se opera la Línea 1, que se extiende desde Buenavista hasta Cuautitlán. Además, se está desarrollando un ramal hacia el Nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA). Es importante destacar, que está prevista la construcción de seis nuevas estaciones, incluyendo dos en Lechería para transbordos, y cuatro más: Cueyamil, Los Agaves, Nextlalpan y Xaltocan, además de la terminal en el AIFA.

La expansión del Tren Suburbano de Lechería al AIFA, la cual es una extensión del actual sistema entre Buenavista y Cuautitlán, abarca 23 km con cinco estaciones intermedias y la terminal de Cuautitlán. Esta obra, con un avance del 40 por ciento, generará empleo y aliviará el tráfico al utilizar la vía existente de trenes de carga, según el informe de Maximiliano Zurita y la Secretaría de Infraestructura, así como la de Comunicaciones y Transportes.

Durante el mandato de Enrique Peña Nieto, la ampliación de Buenavista a Huehuetoca experimentó dificultades en su ampliación debido a la falta de ejecución de los ramales originalmente planificados, lo que resultó en la suspensión de los planes para extender la conectividad hasta Querétaro. Por esta razón, es de gran importancia que a través de este medio se promueva y estimule nuevamente la consideración de este proyecto, y que se incluya en el Presupuesto de Egresos de la Federación para su ampliación y ejecución. A continuación,

describiré a detalle cada uno de los problemas y desafíos que pude encontrar a lo largo de esta investigación. Algunos de los problemas y desafíos reconocidos en el caso del Tren Suburbano Buenavista-Huehuetoca son:

1. Cambios de prioridades: A medida que los diferentes actores políticos han cambiado con el paso del tiempo, las políticas y lineamientos han sido modificados, por ende, también la regulación del sistema ferroviario mexicano; a consecuencia de esto, el proyecto ha sufrido de diversos cambios de acuerdo con las prioridades políticas del actor en turno. Por ejemplo, durante cierto periodo, la prioridad del gobierno se desplazó hacia el desarrollo de infraestructura aeroportuaria y carreteras, lo que redujo los recursos y la atención destinados a la expansión del sistema ferroviario. Como consecuencia, el proyecto del Tren Suburbano sufrió retrasos y ajustes para alinearse con las nuevas prioridades políticas de la administración en curso.

2. Problemas de planeación y gestión: En este rubro, es importante mencionar que durante todo este período de tiempo el proyecto ha tenido retrasos y sobrecostos en su implementación, esto es, principalmente porque no se ha tenido una planeación exitosa y control del mismo por parte de las autoridades federales, estatales y municipales. Estos problemas se han manifestado en aspectos como la planeación territorial, el diseño, la gestión financiera, la logística y las operaciones, lo que ha dificultado el avance y la culminación exitosa del proyecto.

3. Problemas de financiamiento: El proyecto ha enfrentado problemas en la obtención de financiamiento, lo que ha retrasado su implementación. El presupuesto del proyecto del Tren Suburbano Buenavista-Huehuetoca se disparó debido a problemas de financiamiento, los cuales surgieron principalmente por la falta de una planeación adecuada y los cambios en las prioridades políticas a lo largo del tiempo. Estos sobrecostos llevaron a la cancelación del proyecto, ya que los

recursos financieros fueron redirigidos hacia otras obras de infraestructura, como aeropuertos y carreteras, lo que hizo inviable continuar con su implementación.

4. Impacto ambiental: La implementación del proyecto, sin duda alguna, ha generado preocupaciones en relación con su impacto ambiental, en particular con respecto a la afectación de áreas naturales protegidas y la posible afectación de las comunidades locales.

5. Falta de integración con otros sistemas de transporte: Es importante destacar que el proyecto no ha sido adecuadamente integrado con otros sistemas de transporte, lo que limita su capacidad para mejorar la movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México. Para resolver este problema, el Tren Suburbano Buenavista-Huehuetoca debe integrarse con el Metro, Metrobús y transporte concesionado en lugares estratégicos como Buenavista y Cuautitlán, mejorando así la conectividad y movilidad en la zona.

Los proyectos específicos, como el Tren Suburbano Buenavista–Huehuetoca, el Tren Interurbano México–Toluca y el Tren Rápido México–Querétaro, ilustran problemas significativos en la movilidad urbana y las políticas de sostenibilidad, evidenciando irregularidades en la implementación de políticas públicas con impactos negativos. En el caso del Tren Suburbano Buenavista–Huehuetoca, que estuvo a cargo del gobierno federal durante el periodo de planificación y ejecución, la falta de consulta a la población desde el inicio refleja deficiencias en la planificación democrática. El cambio de prioridades hacia el sector aeroportuario, con el desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional, ha afectado la movilidad no motorizada al modificar el ramal de Lechería al aeropuerto.

El proyecto del Tren Interurbano México–Toluca ha enfrentado múltiples complicaciones, como problemas de financiamiento, retos técnicos, conflictos sociales y demoras en recursos y

permisos, evidenciando la falta de una planificación democrática y supervisión adecuada. La fecha de inicio de operaciones se ha pospuesto varias veces, y se espera que esté completamente operativo en 2024, señalando los desafíos de gestión bajo la Dirección de Planeación, Evaluación y Seguimiento de Proyectos Ferroviarios.

La decisión de construir un nuevo aeropuerto en la Base de Santa Lucía, en lugar de continuar con el proyecto en Texcoco marcó un cambio importante en la dirección de la infraestructura aeroportuaria en México y reflejó la importancia de considerar las opiniones y perspectivas de la sociedad en la toma de decisiones de proyectos de esta envergadura.

Los problemas asociados a este proceso derivan de los cambios políticos entre administraciones, la falta de continuidad en los proyectos de infraestructura ferroviaria y las repercusiones en las comunidades y el entorno social. La falta de una planificación independiente de los ciclos políticos, tal como se ha señalado, ha llevado a cancelaciones, sobrecostos y retrasos en las obras de infraestructura ferroviaria. Estos proyectos no son responsabilidad exclusiva de una agencia gubernamental, como la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, sino que involucran a los tres órdenes de gobierno: federal, estatal (Ciudad de México y Estado de México) y municipal.

Los proyectos interurbanos en la Zona Metropolitana del Valle de México, como el Tren Rápido México–Querétaro y el Tren Interurbano México–Toluca, se perciben como contribuciones significativas al transporte público y al desarrollo económico regional. Sin embargo, la posibilidad de obstáculos en su éxito se ve agravada por la falta de planificación y coordinación adecuadas. Es esencial que el Estado lleve a cabo una planificación y construcción

eficientes y sostenibles del servicio público de transporte ferroviario en México para asegurar un futuro exitoso tanto para este medio de transporte como para la economía del país.

El problema de movilidad urbana destaca la necesidad de políticas públicas eficientes y una planificación robusta en proyectos de movilidad ferroviaria. Por ejemplo, una política pública eficiente podría ser la implementación de una coordinación adecuada entre el gobierno federal, el gobierno de la Ciudad de México, el gobierno del Estado de México y los municipios. Estos proyectos a menudo enfrentan construcciones incompletas, retrasos, sobrecostos y riesgos debido a la falta de transparencia y coordinación entre los niveles gubernamentales.

Los retrasos se atribuyen a conflictos sociales y a la demora en la asignación de recursos. Actualmente, se realizan pruebas de operación en el tramo de Lechería al Aeropuerto Felipe Ángeles, con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte trabajando en la apertura y modernización para asegurar su óptimo funcionamiento al final del mandato del presidente Andrés Manuel López Obrador.

En esa misma línea, se elaboró un cuadro que organiza los períodos de manera cronológica de los proyectos de movilidad ferroviaria y otros proyectos de movilidad urbana en la Zona Metropolitana del Valle de México (véase en anexos, cuadro 3). Asimismo, se presenta un cuadro comparativo con el propósito de comprender a las autoridades federales y empresas que participaron en la construcción del Tren Sistema 1 (Buenavista - Cuautitlán - Huehuetoca) del Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México.

En dicho cuadro se detallan los actores involucrados en los ferrocarriles suburbanos e interurbanos, las áreas responsables, las dependencias gubernamentales, los presidentes, jefes de gobierno de la Ciudad de México, las empresas concesionarias y las estaciones del tren suburbano.

Además, se incluyen las fechas relevantes, las empresas implicadas y los períodos durante los cuales diversos actores sociales participaron en la implementación del transporte público en la Ciudad de México y el Estado de México (véase en anexos, cuadro 4).

El análisis y fortalecimiento de proyectos ferroviarios en México son cruciales para comprender las problemáticas en las políticas urbanas, destacando la importancia de una planificación, gestión y control adecuados en grandes proyectos de infraestructura ferroviaria. Es esencial estudiar casos como este para así poder entender o comprender la toma de decisiones, la ejecución y abordar los desafíos en la mejora de la movilidad y el transporte en el país.

Esta investigación tuvo como propósito, comprender los problemas generales de las políticas públicas relacionados con un modelo de movilidad urbana y explorar su impacto en la infraestructura ferroviaria no utilizada. El inicio de esta tesis en 2023 resalta una de las prioridades del gobierno federal y del presidente de la República, Andrés Manuel López Obrador, para los años 2023 y 2024: en donde aseguró que, antes de concluir su mandato, se mejorarían todas las obras de infraestructura estratégica y se concluirán aquellas que estén en proceso.⁸

En ese sentido, el 20 de noviembre de 2023, entró en vigor el decreto presidencial suscrito por el presidente Andrés Manuel López Obrador y también rubricado por el secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, Jorge Nuño Lara. Este decreto fue publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF), estableciendo como área prioritaria para el desarrollo

⁸ En cuanto a las obras de infraestructura estratégica, considero que antes de concluir su mandato, Andrés Manuel López Obrador dejó en manos de la presidenta de México, Claudia Sheinbaum Pardo, la continuación de los proyectos. En este sentido, el mandatario federal anunció que aún faltan por completarse importantes proyectos, como la tercera etapa del Tren “El Insurgente”, que incluye las estaciones Vasco de Quiroga y Observatorio, prevista para diciembre de 2024. Además, están pendientes por inaugurar otros proyectos, como el tren de Coatzacoalcos a Palenque. Durante su gestión, ya se han completado obras significativas como el Tren del Istmo, el Tren de Coatzacoalcos a Palenque y el Tren Maya.

nacional la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en el Sistema Ferroviario Mexicano.

Dicho decreto considera que, desde su nacimiento mundial en 1769, el ferrocarril ha jugado un papel fundamental en el progreso socioeconómico de las naciones, lo que incluye a México. Además, su construcción y modernización de vías posibilitó la explotación de recursos en zonas remotas, estimuló la agricultura y la minería, y beneficio el establecimiento de nuevas poblaciones y el crecimiento económico. Ello, ha sido, sin duda alguna, muy importante en el desarrollo del país a fines del siglo XIX y principios del XX, esto fomentó la integración del territorio nacional, redujo las distancias y facilitó los movimientos de personas, así como de mercancías.

Por tanto, el Gobierno de México tiene el interés de impulsar los ferrocarriles de pasajeros para mejorar la calidad de vida, el bienestar y la movilidad de las personas; pues se trata de un transporte público económico, menos contaminante por ser eléctrico, más seguro, y es la mejor alternativa para incrementar la movilidad de la población en las principales ciudades. Esta iniciativa refleja el compromiso del gobierno federal con el desarrollo sostenible, y el resto de las empresas responsables de los proyectos para la eficiencia en el transporte público, promoviendo una solución integral para las necesidades de movilidad de la población que viven en las áreas urbanas. No obstante, el Tren Suburbano se ha quedado como una mera promesa de un sistema que nunca llegó ni llegará, incumpliendo así las expectativas y necesidades de la ciudadanía. Las voces de habitantes de diversos municipios acrecientan al expresar la necesidad de que el Tren Suburbano llegue hasta Huehuetoca, conforme estaba contemplado en su proyecto inicial.

Sin embargo, por las diversas razones expuestas en este trabajo, es evidente que la falta de continuidad y voluntad política ha obstaculizado el cumplimiento de esta promesa. Esta promesa

incluía no solo la ampliación de las líneas existentes, sino también la incorporación de nuevos tramos que facilitaran el acceso y redujeran los tiempos de traslado. Por lo anterior, se deben considerar los grandes proyectos de infraestructura ferroviaria con base en una planeación democrática, que no esté expuesta a los cambios de prioridades de la administración política en turno, y garantice la atención de las necesidades de la población en materia de movilidad sostenible.

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

- Aguilar y Lima, (2009). *¿Qué son y para qué sirven las Políticas Públicas?* En Contribuciones a las Ciencias Sociales, EUMED.NET. México. Recuperado de: <https://www.eumed.net/rev/cccss/05/aalf.pdf>
- Aguilar, L. (2016). *Democracia, gobernabilidad y gobernanza*. México, INE.
- Aguilar, L. (1992). *La Hechura de las Políticas. Estudio introductorio y edición*, ed. Miguel Ángel Porrúa, México.
- Aguilar, L. (2000). *La implantación de las políticas*, estudio introductorio y edición. *Antologías de Política Pública*, México, Porrúa.
- Aguilar, L. (2008). *Marco para el análisis de las políticas públicas*. En *Administración & Ciudadanía*. vol. 3, núm. 2, pp. 9-28 Recuperado de: <https://egap.xunta.gal/revistas/AC/article/download/4243/5986/11857>
- Aguilar, L., (2006). *Gobernanza y gestión pública*. (Introducción) México, FCE.
- Aguilar, L., Meter, D., Horn, C. y Rein, M. (1993). *La implementación de las políticas*. México: Miguel Ángel Porrúa.
- Alcântara, V., (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá: CAF. Recuperado de: [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/D93655C2357A887005257C7E005CC219/\\$FILE/An%C3%A1lisis_movilidad_urbana.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/D93655C2357A887005257C7E005CC219/$FILE/An%C3%A1lisis_movilidad_urbana.pdf)
- Arellano y Blanco, (2013). *Políticas públicas y democracia*. (Primera edición.) México: Instituto Federal Electoral (IFE). Instituto Federal Electoral Recuperado de: <https://www.researchgate.net/publication/257002562>
- Arias y Herrera, (2012). *Entre Políticas gubernamentales y políticas públicas. Análisis del ciclo de las políticas de desarrollo del gobierno del Estado de Michoacán México, 2003 – 2010*. Instituto Nacional de Administración Pública. Recuperado de: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/10/4523/14.pdf>

- Arriaga, I. (2021). *A trece años de su inauguración Tren Suburbano planea nuevos retos*. Noticias Pasajero7. Recuperado de: <http://www.pasajero7.com/a-trece-anos-inauguracion-tren-suburbano-planea-nuevos-retos/>
- Gómez, Rajack y Moreno (2019). *Gobernanza Metropolitana: El gobierno de las metrópolis para el desarrollo urbano sostenible*. Banco Interamericano de Desarrollo [En Línea]. Recuperado de: https://publications.iadb.org/en/publications/spanish/viewer/Gobernanza_Metropolitana_El_gobierno_de_las_metr%C3%B3polis_para_el_desarrollo_urbano_sostenible.pdf
- Avellaneda, P., y A. Lazo (2011), *Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile*, Revista Transporte y Territorio, núm. 4, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, pp. 46-58. [En Línea]. Recuperado de: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/256>
- Bache, Ian y Mathew Flinders (2004) *Multilevel governance and British politics*, en Bache, Ian y Mathew Flinders [editores] *Multi-level governance*. Nueva York: Oxford University Press, pp. 94-106.
- Bassols, M., y Mendoza, C. (2011). *Gobernanza: Teoría y prácticas colectivas. Gobernanza*. Editorial *Anthropos*. México: Universidad Autónoma Metropolitana, pp. 6-97.
- Bustillos, A. (2020). *Etapas de un proyecto de transporte urbano para acceder al PROTRAM*. [Tesina de Maestría]. Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), México Recuperado de: <http://132.248.52.100:8080/xmlui/handle/132.248.52.100/17276>
- Camou, A., (2016). *Gobernabilidad y democracia, Instituto Nacional Electoral - 6 Cuadernos de divulgación de la cultura democrática*, México. [En Línea] Recuperado de: <https://portalanterior.ine.mx/archivos2/portal/historico/contenido/recursos/IFE-v2/DECEYEC/DECEYEC-CuadernosdeDivulgacion/docs/06.pdf>
- Cárdenas, G., (2010). *La acción pública en materia de transporte urbano y suburbano en el Estado de México*. Instituto de Administración Pública del Estado de México.

- Cardoso, M., (2013). *Atisbos de contra urbanización en la Zona Metropolitana Valle de México y en el sistema urbano nacional*. Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía, vol. 22, núm. 1, pp. 127-140. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=281825518010>
- Carrillo, E. (2023). *Tren Suburbano al AIFA, a más tardar el primer trimestre de 2024: AMLO*. [En línea]. Forbes México. Recuperado de: <https://www.forbes.com.mx/tren-suburbano-al-aifa-a-mas-tardar-el-primer-trimestre-de-2024-amlo/>
- Casado, J. (2008), *Estudios sobre movilidad cotidiana en México*. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XII, núm. 273, 15 de septiembre, Universidad de Barcelona. En Isunza (2017). “Movilidad urbana: dimensiones y desafíos”. Ciudad de México: Colofón; *Instituto Politécnico Nacional*.
- Casique, Z. (2022). *La gobernanza en el ejercicio legislativo*. (Autores). Rivera, Blázquez, (coords.), et al., *Benemérita Universidad Autónoma de Puebla*. Cámara de Diputados, Consejo Editorial, LXV Legislatura: Ciudad de México, Ethel Editorial.
- CGLU. (s.f.) *La Nueva Agenda Urbana*. Ciudades y Gobiernos Locales Unidos, España, [En línea]. <https://www.uclg.org/es/temas/la-nueva-agenda-urbana> Consultado el 03/08/2022.
- Clara, V. (2019). *Movilidad en las metrópolis*. México: Escuela de Administración Pública de la Ciudad de México: Siglo XXI.
- Cobos, E., et al. (2016). *Zona Metropolitana del Valle de México: Las políticas urbanas metropolitanas*. Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco (UAM) Recuperado de: <http://www.emiliopradiillacobos.com/LibrosPDF/2016%20ZMVM%20Las%20politic as%20metropolitanas.pdf>
- CONAPO, (2010). *Consejo Nacional de Población. Delimitación de las zonas metropolitanas de México*. 2010. México. Recuperado de: http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Zonas_metropolitanas_2010

- CONAPO, (2015). *Delimitación de Zonas Metropolitanas de México 2015*. (28 de abril de 2023). Recuperado de: <https://www.gob.mx/conapo/documentos/delimitacion-delas-zonas-metropolitanas-de-mexico-2015>
- Connolly, P. (2014). *¿Qué se gobierna en materia de transporte y movilidad?, el caso de la Ciudad de México*. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/318350988_QUE_SE_GOBIERNA_EN_MATERIA_DE_TRANSPORTE_Y_MOVILIDAD_EL_CASO_DE_LA_CIUADAD_D E_MEXICO
- Connolly, P. y Duhau, E. (2010). *Las movilidades en las grandes ciudades. ¿Globalización o automovilización?*, en Lucía Álvarez Enríquez, Cristina Sánchez-Mejorada Fernández, Carlos San Juan Victoria (coords.). *La gestión incluyente en las grandes ciudades*, México DF: CEIICH-UNAM/UAM-Azcapotzalco/Instituto Nacional de Antropología e Historia/Juan Pablos Editor, pp. 155-199.
- De la Vega Orozco, M. (2013). *El elemento urbanizante: la creación de la estación San Rafael del tren suburbano y su efecto urbanizador*. [Tesis de Maestría], Universidad Autónoma Metropolitana (México). Unidad Azcapotzalco. Coordinación de Servicios de Información. [En línea] Recuperado de: http://zaloamati.azc.uam.mx/bitstream/handle/11191/2495/El_elemento_urbanizante_la_creacion_de_la_estacion_San_Rafael_del_tren_suburbano_2013_08_32_BAJA.pdf?sequence=1
- Díaz, A. (2018). *Gobernanza metropolitana en México: instituciones e instrumentos*. Revista del CLAD Reforma y Democracia, núm.71, pp. 121-154. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=357559213005>
- Donado, H. (2019). *Los desafíos y las oportunidades de la gobernanza metropolitana en México*. Recuperado de: <https://wrimexico.org/bloga/los-retos-y-las-oportunidades-de-la-gobernanza-metropolitana-en-m%C3%A9xico>
- Duhau, E. (2012). *CIUDAD DE MÉXICO: LA CONSTRUCCIÓN PERMANENTE DE LA METRÓPOLI*. Quito, Ecuador: OLACCHI. En Benítez “¿Hacia un nuevo modelo de transporte público en la Ciudad de México? Un recuento de las acciones en curso” Recuperado de: <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/57457.pdf>

- Espríu, J. (2022). *La cancelación: El pecado original de AMLO*. Ciudad de México: Cámara de Diputados, Consejo Editorial, LXV Legislatura; Penguin Random House Grupo Editorial.
- Hernández y Silva, (2022). *Poder y Gobernanza Metropolitana, elementos clave para el desarrollo Sustentable*. (coord.), Casique Zárate, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Cámara de Diputados, Consejo Editorial, LXV Legislatura: Ciudad de México, Ethel, Editorial.
- López, V. (Coord.). (2018), *La gobernanza en la Ciudad de México: Visiones multidisciplinarias*. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. [En línea]. Recuperado de: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/11/5131/15.pdf>
- Meny y Thoening. (1992), *Las políticas públicas*, Barcelona, Editorial Ariel. https://negociacionytomadecisiones.files.wordpress.com/2015/06/10011_las-politicas-publicas.pdf
- Merino, M. (2013). *Políticas Públicas. Ensayo sobre la intervención del Estado en la solución de problemas públicas*. México: CIDE. Recuperado de: <https://marcelagonzalezduarte.files.wordpress.com/2018/01/merino-mauricio-politicas-publicas-2013.pdf>
- Oszlak, O. y O'Donnell, G. (1981). *Estado y políticas estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación*. Buenos Aires: Centro de Estudios de Estado y Sociedad (CEDES). Recuperado de: <http://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/307>
- Parsons. W, (2007). *Políticas públicas, una introducción a la teoría y a la práctica del análisis de las políticas públicas*. México: Ediciones, FLACSO: Recuperado de: https://www.congresoaxaca.gob.mx/docs65.congresoaxaca.gob.mx/centros_estudios/CESOP/bibliotecadigitalCESOP/Políticas_publicas.pdf
- Subirats, J. (1989). *Análisis de políticas públicas y eficacia de la administración*. Madrid: Instituto Nacional de Políticas Públicas (INAP).
- Tamayo, M. (1997). *El Análisis de las Políticas Públicas”, en Bañón y Carrillo (Comps). “La Nueva Administración Pública* Alianza Editorial, Madrid. pp.281-312. Recuperado de: http://guerrero.upn.mx/tlapa-meb/file.php/9/Tamayo-Analisis_de_las_PP.pdf
- Wilson, J. (2018). *¿Qué son y para qué sirven las políticas públicas?*. pp. 30-41, año 5, volumen, 1. Revista Científica Semestral IN IURE. Ciencias Jurídicas y Notariales.

Universidad Nacional de La Rioja. Recuperado de:
<https://core.ac.uk/download/pdf/228415608.pdf>

ELECTRÓNICAS

Arévalo, M. (13 de febrero de 2019). *Crecen las voces para que el tren Suburbano llegue a Huehuetoca y se mejore la infraestructura urbana*. Blogspot.com. Recuperado de:
<https://morenadigitalecatepec.blogspot.com/2019/02/crecen-las-vozes-para-que-el-tren.html>

Arriaga, I. (2022). *TREN SUBURBANO HACE EFECTIVA CONCESIÓN Y LLEGARÁ AL AIFA EN 2023*. Noticias Pasajero7. Recuperado de: <https://www.pasajero7.com/tren-suburbano-efectiva-concesion-llegara-al-aifa-en-2023/>

Bernal, et al., (2022). *Movilidad sostenible: una apuesta por la inclusión de género*. En Moviliblog Ideas de transporte y movilidad para América Latina y el Caribe. <https://blogs.iadb.org/transporte/es/movilidad-sostenible-una-apuesta-por-la-inclusion/>

Coello, L. (2024). *Así se ve la terminal Buenavista del Tren Suburbano que conectará con el AIFA*. En infobae. Recuperado de: <https://www.infobae.com/mexico/2024/04/16/asi-se-ve-la-terminal-buenavista-del-tren-suburbano-que-conectara-con-el-aifa/>

Flores, A, y Iracheta C, (2015). *Gobernanza metropolitana como estrategia para planificar y gestionar el desarrollo de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca*. Revista de Estudios Regionales, núm. 102, pp. 91-118. Recuperado de:
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=75539637003>

González y Navarro, B, (1989). *Metro, Metrópoli*, México. UNAM/UAM, México.

González, G., y Navarro B., (1990): *El metro de la ciudad de México. Desarrollo y perspectivas*. Momento Económico, núm. 49. pp. 4-9. [En Línea]. Recuperado de:
<http://ru.iiec.unam.mx/id/eprint/2027>

Gutiérrez, A., (2012). *¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte*. Revista Bitácora Urbano Territorial, vol. 21, núm. 2, pp. 61-74. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74826255011>

- Guzmán, G., y Calderón, M. (2022). *Gobernanza y desarrollo metropolitano en México: el caso de Toluca*. *Revista Ciudades, Estados y Política*, vol.9, no. 1, pp. 53–69. [En Línea] <https://doi.org/10.15446/cep.v9n1.98285>
- Hernández, H. (2008). *Procesos de urbanización y calidad de vida en las regiones Apizaco y Tlaxcala, 1980-2000*. México: El Colegio de Tlaxcala.
- Hernández, A. (2020). *Neoliberalismo y derecho económico: la privatización de las empresas estatales en México 1982-2000*. *Nósis. Revista de ciencias sociales*, vol. 29, no 58, pp. 32-51. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S2395-86692020000200032&script=sci_arttext
- Hernández, C. (2022). *La privatización de los ferrocarriles en México, aspectos legales de una reforma económica*. *Tlatemoani: revista académica de investigación*, vol. 13, No 41, pp. 1-22.
- Hernández, et al., (2021). *Gobernanza Territorial y el Programa Territorial Operativo de la Zona Norte del Valle de México*. [En línea]. UNAM, Instituto de Investigaciones Económicas. <http://ru.iiec.unam.mx/5526/1/053-Rivero-Vel%C3%A1zquez-Moreno.pdf>
- Iracheta, A. (2016). *Metrópolis y gobernanza: Bases conceptuales y experiencias: Ciudad de México*. Escuela de Administración de la Ciudad de México Siglo XXI Editores.
- Iracheta, C. (2009). *Políticas públicas para gobernar las metrópolis mexicanas*. México, D.F: Colegio Mexiquense Miguel Ángel Porrúa.
- Isunza, G. (2017). *Movilidad urbana: dimensiones y desafíos*. Ciudad de México: Colofón; Instituto Politécnico Nacional. [En línea]. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/332070161_LA_MOVILIDAD_URBANA_DIMENSIONES_Y_DESAFIOS
- Isunza, G. (2022). *Movilidad periférica en la Zona Metropolitana del Valle de México. Entre la lejanía y la proximidad*. Universidad Nacional Autónoma de México. [En línea]. Recuperado de: <https://www.puec.unam.mx/index.php/component/content/article/2278-movilidad->

- periferica-en-la-zona-metropolitana-del-valle-de-mexico-entre-la-lejania-y-la-proximidad-2.html?catid=44&Itemid=101&fbclid=IwAR1T0hM_dMWA2wIeP0DlaAHKI8M02yR_Wv5B7ZoeezXj0nwr_ApDYinzqYw
- Jaime, Fernando Martín, et al., (2013). *Introducción al análisis de políticas públicas*. Florencio Varela: Universidad Nacional Arturo Jauretche. Recuperado de: http://biblioteca.clacso.edu.ar/Argentina/icsya-unaj/20171114040327/pdf_1260.pdf
- Galarza y Rodríguez (2021). *Coordinación, Gobernanza y Desarrollo de las Metrópolis en México: Desafíos y oportunidades en la regulación y gestión de las ciudades*. México: IMEPLAN (Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara). Recuperado de: <https://metropolilaguna.mx/wp-content/uploads/2022/05/Coordinacio%CC%81n-desarrollo-VF-digital-2022.pdf>
- Klijn, E. (1998). *Redes de Políticas Públicas: Una Visión General*. <http://revista-redes.rediris.es/webredes/textos/Complex.pdf>
- León, A. (2020). *A veces 10 horas sólo en trasladarse*. En REFORMA. Recuperado de: <https://www.reforma.com/a-veces-10-horas-solo-en-trasladarse/ar1870382>
- León, A. (2024). *Padecen trayectos de hasta 3 horas ante falta de Suburbano*. En REFORMA. Recuperado de: <https://www.reforma.com/padecen-trayectos-de-hasta-3-horas-ante-falta-de-suburbano/ar2776336>
- Lerner, B., Uvalle y Moreno. (2012). *Gobernabilidad y gobernanza en los albores del siglo XXI y reflexiones sobre el México contemporáneo*. UNAM-Instituto de Investigaciones Sociales/Instituto de Administración Pública del Estado de México. Recuperado de: <https://ru.iis.sociales.unam.mx/handle/IIS/4388>
- Ley de Planeación de México. (2018). Cepal. Recuperado de: <https://observatorioplanificacion.cepal.org/es/marcos-regulatorios/ley-de-planeacion-de-mexico>
- Lobosco, M., (2017). *La movilidad urbana y sus factores de influencia*. LinkedIn. Recuperado de: <https://www.linkedin.com/pulse/la-movilidad-urbana-y-sus-factores-de-influencia-miguel-angel-lobosco/?originalSubdomain=es>

- López y Navarro, (1999). *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*. Ciudad de México, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).
- López, W. (2009). *A ocho columnas: noticias de una fallida línea del Metro*. Editorial: Instituto Nacional de Antropología e Historia – INAH. [En Línea]. Recuperado de: <https://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/libro%3A390>
- Martínez, A. (2005). *La gobernanza hoy: 10 textos de referencia*. Madrid: Instituto Nacional de Administración Pública. (Estudios Goberna). [En Línea]. Recuperado de: https://consultorestema.com/wp-content/uploads/2020/02/La_gobernanza_hoy-ConsultoresTema.pdf
- Massieu, A., et al. (2020). *Gobernanza metropolitana*. Revista Instituto de Administración Pública del Estado de México. (IAPEM), pp.5-111. [En Línea]. Recuperado de: <https://iapem.edomex.gob.mx/editorial/revistas/RIAPEM106.pdf>
- Miranda, A. (2014). *Enfilan suburbano hacia Huehuetoca*. Reforma, Ciudad: 6, México, 21 de febrero.
- Navarro, B. (1993). *Ciudad de México. El metro y sus usuarios*. Ciudad de México, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).
- Negrete S., y Salazar. (1986). *Zonas metropolitanas en México, 1980. Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 1, núm. 1, pp. 97–124. Consultado el 04 de julio de 2023. [En Línea]. Recuperado de: <https://doi.org/10.24201/edu.v1i1.571>
- Nieto, A. (2020). *La gobernanza del transporte público metropolitano en la Ciudad de México*. Espacialidades. Revista de temas contemporáneos sobre lugares, política y cultura, vol. 10. núm. 1, pp. 60–79. Recuperado de: <http://espacialidades.cua.uam.mx/ojs/index.php/espacialidades/article/view/199>
- Norris, D. (2001). *¿Hacia dónde va la gobernanza metropolitana?* En asuntos urbanos revisión, vol. 36. vol. 5 pp. 32-550.
- Núñez, E. (2015). “20 años sin Ruta 100” en *Información jurídica inteligente*. Recuperado de: <https://vlex.com.mx/vid/20-anos-ruta-100-563577282>

- Pérez, D. (2013). *Las zonas metropolitanas de México. Estructuración urbana, gobierno y gobernanza*. UAM, México, D.F. pp. 153-173. [En línea]. Tesis de maestría. Universidad Nacional Autónoma de México]. Dirección General de Bibliotecas, Tesis Digitales, recuperado de: <http://132.248.9.195/ptd2013/febrero/0688190/0688190.pdf>
- Pérez, D. (2020). *La noción de ciudadanía metropolitana como elemento fundamental para la gobernanza metropolitana*. pp. 69-83. En Massieu, A., et al. *Gobernanza metropolitana*. Revista Instituto de Administración Pública del Estado de México (IAPEM). [En Línea]. Recuperado de: <https://iapem.edomex.gob.mx/editorial/revistas/RIAPEM106.pdf>
- Porrás, F. (2005). *Broadening Governance Understandings: The Case of Local Governance in México*, tesis de doctorado en Política y Estudios Internacionales, Universidad de Warwick.
- Programa de Gobierno 2019-2024. *Gobierno de la Ciudad de México*. Recuperado de: https://plazapublica.cdmx.gob.mx/uploads/decidim/attachment/file/1/Plan_Gob_2019-2024.pdf
- Rivera, L. (2022). *El Parlamento Abierto: Un ejercicio de gobernanza democrática*. En Casique, Zárata, (coords.), et al., *Benemérita Universidad Autónoma de Puebla*. Cámara de Diputados, Consejo Editorial, LXV Legislatura: Ciudad de México, Ethel, Editorial, pp. 29-44.
- Romo y Córdova. (2021). *Hacia la construcción de una institucionalidad metropolitana en México*. En Galarza y Rodríguez (Coords). *Coordinación, Gobernanza y Desarrollo de las Metrópolis en México: desafíos y oportunidades en la regulación y gestión de las ciudades* (65-83). México: IMEPLAN (Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara). Recuperado de: <https://metropolilaguna.mx/wp-content/uploads/2022/05/Coordinacio%CC%81n-desarrollo-VF-digital-2022.pdf>
- Rojas, G. (2020). *Gobernanza metropolitana en el Valle de Toluca: experiencias y desafíos* (pp. 93-111). En Massieu, A., et al. *Gobernanza metropolitana*. Revista Instituto de Administración Pública del Estado de México (IAPEM). Recuperado de: <https://iapem.edomex.gob.mx/editorial/revistas/RIAPEM106.pdf>

- Reus, J. (2024). *El AIFA espera su tren*. El Financiero. Recuperado de: <https://www.elfinanciero.com.mx/opinion/jeanette-leyva/2024/02/07/el-aifa-espera-su-tren/>
- Sánchez, G. (2019). *Propuesta metodológica para la construcción y desarrollo del trabajo recepcional para estudiantes de la licenciatura en Ciencia Política y Administración Urbana*. México: Universidad Autónoma de la Ciudad de México. Recuperado de: <https://repositorioinstitucionaluacm.mx/jspui/handle/123456789/2421>
- Sánchez, J. (2005). *¿Qué gobernabilidad? Sistematizar las condiciones de formación metropolitana para abordar las dificultades de comparación de regiones metropolitanas (Reflexión desde Barcelona)*. En C. De Mattos et al. (Edits.). *Gobernanza, competitividad y redes. La gestión en las ciudades del siglo XXI*, pp. 235-261. Santiago: EURE Libros, Col. RIDEAL. En Yáñez, Orellana, et al., (2008). "Ciudad, Poder, Gobernanza" (Editores). *Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile*.
- SEDATU, CONAPO e INEGI. (2004). *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2015*. Recuperado de: https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/1329/702825010048/702825010048_1.pdf
- Silva, M. (2006). *Evolución del transporte público de pasajeros en la Av. Insurgentes, (Saturación vial, crecimiento de la población y expansión de la Ciudad)*. Tesis para obtener el grado de Licenciado en Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, México [En línea]. Recuperado de: https://tesiunam.dgb.unam.mx/F/282J686UBH1V3NS2AJ561FLYNKCVY66AN3I9A2D38IQ6D58H7I-24091?func=find-b&local_base=TES01&request=Evoluci%C3%B3n+del+Transporte+P%C3%BAblico+de+pasajeros+en+la+Av.+Insurgentes&find_code=WRD&adjacent=N&filter_code_2=WYR&filter_request_2=&filter_code_3=WYR&filter_request_3=
- Subirats, J. (2018). *¿Gobierno metropolitano?: Estado Abierto*. Revista sobre el Estado, la Administración y las Políticas Públicas, vol. 2, núm. 2, pp. 11-29. Recuperado de: <https://publicaciones.inap.gob.ar/index.php/EA/issue/view/11>

- Tomàs, M., (2015). *La gobernanza metropolitana en Europa: modelos y retos*. Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona; European Metropolitan Authorities.
- Unikel, L., (1976). *El desarrollo urbano en México, diagnóstico e implicaciones futuras*, El Colegio de México, de Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2018. [En Línea] Recuperado de: <https://www.cervantesvirtual.com/obra/el-desarrollo-urbano-de-mexico-diagnostico-e-implicaciones-futuras-924525/>
- Valenti, G. (2010). *Presentación*, en Wayne Parsons, Políticas públicas, México, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, pp. XXI- XXVIII.
- Venegas, J. (2003). *Junto con Arturo Montiel presentan el proyecto del ferrocarril suburbano. Debe haber esfuerzos convergentes para el avance, coinciden Fox y López Obrador*. La Jornada. Recuperado de: <https://www.jornada.com.mx/2003/06/12/016n1pol.php?printver=1&fly=>
- Verduzco, J., y Garrido, R. (2021). *Coordinación, Gobernanza y Desarrollo de las Metrópolis en México: Desafíos y oportunidades en la regulación y gestión de las ciudades*. En Galarza, Silva y de la Torre Ríos (Coords). *Buenas políticas públicas y su impacto en la sociedad: el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México* (119-132). México: IMEPLAN (Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara). Recuperado de: <https://metropolilaguna.mx/wp-content/uploads/2022/05/Coordinacio%CC%81n-desarrollo-VF-digital-2022.pdf>
- Vuova y Emily (2021). *ONU Hábitat por un mundo mejor*. (Capítulo 3. Autores líderes: La Nueva Agenda Urbana. Ilustrada. CENTRO URBANO. Recuperado de: <https://publicacionesonuhabitat.org/onuhabitatmexico/Nueva-Agenda-Urbana-Ilustrada.pdf>
- Yáñez, Orellana, et al., (2008). *Ciudad, Poder, Gobernanza* (Editores). *Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile*. Capítulo III, pp. 291-297.

FUENTES SECUNDARIAS

- Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y Secretaría de Comunicaciones y Transporte. (s.f.). *Mapa Digital del Sistema Ferroviario Mexicano*. Recuperado de: <https://www.gob.mx/artf>

- Aristegui Noticias, (2015). *No hay documento sobre la orden de EPN, para frenar el tren México-Querétaro*. En Aristegui Noticias. Recuperado de: <https://aristeguinoticias.com/0302/mexico/no-hay-documento-sobre-la-orden-de-epn-para-frenar-el-tren-mexico-queretaro/>
- Benítez., B. (2008). *La obra vial del gobierno de López Obrador ¿integración urbana de la metrópoli?* Diseño y Sociedad Otoño 2004, no 17, pp. 12-19 [En línea]. Recuperado de: <https://disenoysociedadajs.xoc.uam.mx/index.php/disenoysoiedad/article/view/226>
- Beteta, Ó. (15 de abril de 2016). *In memoriam de Manuel Camacho Solís*. El Universal. Recuperado de: <https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/columna/oscar-mario-beteta/nacion/politica/2016/04/15/memoriade-manuel-camacho/>
- Comisión Ambiental de la Megalópolis, (24 de septiembre de 2018). *¿Qué es la movilidad sustentable?* Recuperado de: <https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/que-es-la-movilidad-sustentable?idiom>
- El Financiero, (25 de abril de 2024). *Tren del AIFA a Buenavista: ¿Cuándo abrirá? Esto es todo lo que debes saber*. Recuperado de: <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/2024/04/25/tren-del-aifa-a-buenavista-cuando-abrira-esto-es-todo-lo-que-debes-saber/>
- El Universal, (3 de noviembre de 2014). *Chinos ganan construcción del tren México-Querétaro*. En Redacción. El Financiero. Recuperado de: <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/chinos-ganan-construccion-del-tren-mexico-queretaro/>
- Ferrer, A. (15 de octubre de 2018). *Ésta es la pregunta que se hará en la consulta popular sobre el nuevo aeropuerto*. El Financiero. Recuperado de: <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/esta-es-la-pregunta-que-se-hara-en-la-consulta-popular-sobre-el-nuevo-aeropuerto/>

- Forbes, (27 de junio de 2021). *Entrega de obras de infraestructura al Ejército es para evitar privatización: AMLO*. Recuperado de: <https://www.forbes.com.mx/politica-entrega-obras-de-infraestructura-al-ejercito-es-para-evitar-su-privatizacion-amlo/>
- Forbes, (5 de octubre de 2020). *Gobierno de AMLO e IP firman plan de inversión para aliviar crisis económica de México*. Forbes México. Recuperado de: <https://www.forbes.com.mx/politica-gobierno-e-ip-firman-plan-de-inversion-conjunta-para-aliviar-la-crisis-economica-de-mexico/>
- García, I. (14 de agosto de 2019). *Falta de planeación y transparencia en Tren Interurbano México-Toluca: IMCO*. Recuperado de: <https://t21.com.mx/ferroviario/2019/08/14/falta-planeacion-transparencia-tren-interurbano-mexico-toluca-imco>
- Gómez, R. (2021). *¿Por qué no hay trenes de pasajeros en México?* Recuperado de: <http://www.territoriodecoahuilaytexas.com/noticia/por-que-no-hay-trenes-de-pasajeros-en-mexico/35460/#:~:text=El%20problema%20fue%20que%20en,trabajar%20C3%ADa%20a%20C3%B1os%20despu%20C3%A9s%20como%20consejero>
- González, E. (2018). *Movilidad Urbana Sostenible*. México: Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía. PDF. Recuperado de: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/313972/movilidadurbanasostenible.pdf>
- González, J. A. (2013). *Evaluación económica de la escuela de ferrocarril Tequisquiapan Vizarrón*. (Tesis de maestría). Universidad Autónoma de Querétaro, Querétaro. Recuperado de: <http://docplayer.es/8738937-Resumen-palabras-clave-evaluacion-ferrocarril-transporte-de-carga.html>
- López, E. (2019). *Mexicanos gastan el 19% de su salario en transporte; más que en otros países de la OCDE*. Sin embargo. Sección Economía. Recuperado de: <https://www.sinembargo.mx/31-01-2019/3529361>

- López, A. (14 2023, septiembre). *Tren Interurbano México-Toluca: inauguración, ruta completa y costo de los viajes*. Ediciones EL PAÍS. Recuperado de: <https://elpais.com/mexico/2023-09-14/tren-interurbano-mexico-toluca-inauguracion-ruta-completa-y-costo-de-los-viajes.html>
- Moreno S., y Espejel M., (2023). *La administración local y los megaproyectos. La percepción de la construcción del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles en México*. RIDE Revista Iberoamericana para la Investigación y el Desarrollo Educativo, vol. 14. Núm. 27. Recuperado de: <https://doi.org/10.23913/ride.v14i27.1544>
- Moreno, E. (2017). *Lo Urbano y lo Local del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en Texcoco, Estado de México*. Espacio Abierto, Vol. 26. Núm. 3, pp. 91-118. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/journal/122/12259722005/html/>.
- Movilidad Interurbana Integral y Turística S.A.P.I de C.V. (2022). *Blog*. Recuperado de: <https://movilidadaiit.com/blog/>
- Naciones Unidas (2018), *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe*. (LC/G.2681-P/Rev.3), Santiago. Recuperado de: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/cb30a4de-7d87-4e79-8e7a-ad5279038718/content>
- Núñez, E. (5 de abril de 2015) *20 años sin ruta 100*. periódico Reforma, sección avisos de ocasión [En línea]. Recuperado de: https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=505356&md5=53be6d6491e8eeaa45a2ef1765a89f5b&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe&utm_source=whatsapp&utm_medium=social&utm_campaign=promocion_suscriptor
- Olvera, D. (28 de febrero de 2019). *Y con Zedillo, los ferrocarriles y miles de millones fueron para Peñoles, Grupo México y Tribasa*. Sin embargo. Recuperado de: <https://www.sinembargo.mx/28-02-2019/3542485>
- ONU. (1987) *Nuestro futuro común: Informe Brundtland*. [En línea], Recuperado de: <http://www.un-documents.net/wced-ocf.htm>

Naciones Unidas, (s.f.). *Objetivo de Desarrollo Sostenible 11. Ciudades y comunidades sostenibles*. Recuperado de: <https://mexico.un.org/es/sdgs/11>

ONU-Hábitat, (2022). *Folleto de Hallazgos Preliminares y Mensajes Clave. 1ER ESTADO GLOBAL DE LAS METRÓPOLIS: Gestión Metropolitana desde la Política, Legislación, Gobernanza, Planificación, Finanzas y Economía*. Recuperado de: https://unhabitat.org/sites/default/files/2023/04/1er_egm_folleto_hallazgos_mensajes_clave_1.pdf

ONU-Habitat. (21 de noviembre de 2022). *¿Cómo definir ciudades, pueblos y áreas rurales?*. Recuperado de: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/estado-global-de-las-metropolis-2022>

Romer, Y. H., Romero, Y. H., & Sosa, R. G. (2022). "El Aeropuerto Internacional Civil y Militar" General Felipe Ángeles" y los conflictos derivados de su construcción" *Espacio abierto: cuaderno venezolano de sociología*, vol. 31, núm. 1, pp. 99-121. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/journal/122/12270216005/html/>

Ruta Cívica, (2019). *¿QUÉ ES EL INSTITUTO DE PLANEACIÓN?* ruta cívica. Recuperado de: <https://www.rutacivica.org/que-es-el-instituto-de-planeacion/>

SEDESOL, CONAPO, INEGI. (08 de junio de 2017). En Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal. Recuperado de: <https://www.gob.mx/inafed/articulos/conoce-los-beneficios-de-pertenecer-a-una-zona-metropolitana#:~:text=Una%20zona%20metropolitana%20es%20el,s%C3%AD%20misma%20o%20de%20su>

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN

Diario Oficial de la Federación. *Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018*. (29 de abril de 2014). [En Línea]. Recuperado de: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342547&fecha=29/04/2014#gsc.tab=0

ACB, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (2013). *TREN MÉXICO-TOLUCA ANÁLISIS COSTO BENEFICIO de Proyectos de Trenes de Pasajeros*. [En Línea]. Consultado el 29 de junio de 2023. Recuperado de: <http://sct.gob.mx/index.php?id=4107>

CAF, (2023). “*CONCESIONES Y SISTEMAS INTEGRALES*”. Recuperado de <https://www.caf.net/es/soluciones/soluciones-integrales/index.php>

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (2022). artículo 4º, párrafo 17. [En Línea]. Recuperado de: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

Diario Oficial de la Federación (12 de agosto de 2008). *Convocatoria para participar en la licitación para el otorgamiento de las concesiones para construir, operar y explotar vías férreas; para prestar el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en la modalidad de regular suburbano en la ruta Jardines de Morelos-Martín Carrera y sus ampliaciones, ubicadas en el Estado de México y en la Ciudad de México, Distrito Federal; para el uso y aprovechamiento de bienes inmuebles de dominio público de la Federación, la cual incluirá los permisos para prestar los servicios auxiliares requeridos; y para el uso y aprovechamiento de la banda de frecuencias del espectro radioeléctrico para la intercomunicación, señalización y control que conlleva la operación de las citadas vías férreas y del servicio público de transporte ferroviario de pasajero*. Ciudad de México, México: Diario Oficial de la Federación. Recuperado de:

https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5056207&fecha=12/08/2008#gsc.tab=0

Diario Oficial de la Federación (31 de enero de 2008). *Convocatoria para participar en la licitación para el otorgamiento de una concesión para construir, operar y explotar vías férreas, así como prestar el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en la modalidad de regular suburbano en la ruta Chalco-La Paz y sus ampliaciones, ubicadas en el Estado de México y en la Ciudad de México, Distrito Federal, así como para el uso y aprovechamiento de bienes inmuebles de dominio público de la*

Federación, la cual incluirá los permisos para prestar los servicios auxiliares requeridos. Ciudad de México, México: Diario Oficial de la Federación. Recuperado de:

https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5029267&fecha=31/01/2008#gsc.tab=0

Diario Oficial de la Federación, (02 de marzo de 1995). *DECRETO por el que se declara reformado el cuarto párrafo del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.*

https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/dof/CPEUM_ref_134_02mar95_ima.pdf

Diario Oficial de la Federación, (11 de diciembre de 2003). *Convocatoria para participar en la licitación para el otorgamiento de una concesión para prestar el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en la modalidad de regular suburbano en la ruta Cuautitlán-Buena Vista, ubicada en el Estado de México y en la Ciudad de México, Distrito Federal, así como para el uso y aprovechamiento de bienes inmuebles del dominio público de la Federación, la cual incluirá los permisos para prestar los servicios auxiliares requeridos.* Recuperado de:

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=685293&fecha=11/12/2003&print=true

Diario Oficial de la Federación, (11 de diciembre de 2003). *DECRETO por el que se expropia la superficie de 52,329.074 m², ubicada en los municipios de Tultepec y Tultitlán, Estado de México, para la construcción del patio de maniobras de carga de la línea "H", con motivo de la ampliación de la línea 1 del Tren Suburbano, de la estación Lechería a la de Santa Lucía en el Aeropuerto Internacional Civil y Militar "General Felipe Ángeles.*

https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5666085&fecha=30/09/2022#gsc.tab=0

Diario Oficial de la Federación, (14 de diciembre de 2020). *Resolución por la que se autoriza la constitución de una Empresa de Participación Estatal Mayoritaria denominada Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, S.A. de C.V., misma que estará agrupada en*

el sector coordinado por la Secretaría de la Defensa Nacional”.
https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5607471&fecha=14/12/2020#gsc.tab=0

Diario Oficial de la Federación, (19 de julio de 2022). *Título de Asignación que otorga la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en favor del fideicomiso público número 1936 denominado Fondo Nacional de Infraestructura, constituido en el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo como Institución Fiduciaria, para la operación y explotación de la vía general de comunicación ferroviaria que corresponde al tren interurbano México-Toluca, así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en la modalidad de regular interurbano en dicha vía férrea.* Recuperado de:
https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5658430&fecha=19/07/2022#gsc.tab=0

Diario oficial de la federación, (22 de julio de 2022). *DECLARATORIA de utilidad pública, por la que con motivo de la ampliación de la Línea 1 del Tren Suburbano de la estación Lechería a la de Santa Lucía en el Aeropuerto Internacional Civil y Militar "General Felipe Ángeles", se declara de utilidad pública la construcción del Patio de Maniobras de Carga de la Línea "H", en el inmueble con superficie de 52,329.074 metros cuadrados, ubicada en los municipios de Tultepec y Tultitlán, Estado de México (Segunda publicación).* Recuperado de:
https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5659000&fecha=22/07/2022#gsc.tab=0

Diario Oficial de la Federación, (23 de febrero de 2012). *Modificación al Título de Concesión para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en la modalidad de regular suburbano en la ruta Cuautitlán-Buenavista, publicado el 25 de octubre de 2005.* Recuperado de:
https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5234978&fecha=23/02/2012#gsc.tab=0

Diario Oficial de la Federación, (25 de octubre de 2005). *Título de Concesión para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en la modalidad de regular suburbano en la ruta Cuautitlán-Buena Vista*. Recuperado de: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=2095985&fecha=25/10/2005#gsc.tab=0

Diario oficial de la federación, (27 de agosto de 2021). *Modificación al Título de concesión otorgado el 25 de agosto de 2005 por el gobierno federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en favor de Ferrocarriles Suburbanos, S.A.P.I. de C.V.* Recuperado de: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5627905&fecha=27/08/2021

Diario Oficial de la Federación, (20 de noviembre de 2023) *DECRETO por el que se declara área prioritaria para el desarrollo nacional, la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en el Sistema Ferroviario Mexicano*. Recuperado de: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5708967&fecha=20/11/2023#gsc.tab=0

Ferrocarriles Suburbanos, (s/f). *Mapa de la ruta Buena Vista-Cuautitlán*. Recuperado de: https://fsuburbanos.com/secciones/espacio_viajero/mapas.php

Ferrocarriles Suburbanos, S.A de C.V (2008). *Suburbano, la vía rápida al bienestar*. Ciudad de México, México: Ferrocarriles Suburbanos, SA de CV. https://fsuburbanos.com/pdf/la_empresa/presentacion_suburbano.pdf

Ferrocarriles suburbanos, soluciones integrales de CAF (s,f). Recuperado de: https://www.caf.net/es/productos-servicios/soluciones-integrales/casos-estudio/suburbano_mexico.php

Ferrocarriles Suburbanos. (s/f). *Enlaces de Interés*. Recuperado de: https://fsuburbanos.com/secciones/utilidades/enlaces_interes.php

Ferrocarriles Suburbanos. (s/f). *Rutas de transporte al Suburbano*. Recuperado el 17 de mayo de 2023, de Ferrocarriles Suburbanos Recuperado de: https://fsuburbanos.com/secciones/operacion/lineas_alimentadoras.php

Gobierno de México. (2022). *Proyectos de conectividad al AIFA a cargo de la SCT*. Recuperado de: <https://www.gob.mx/sct/es/articulos/proyectos-de-conectividad-al-aifa-a-cargo-de-la-sict?idiom=es>

<https://www.kas.de/documents/266027/8591883/ABC+de+la+planeaci%C3%B3n+municipal.pdf/6f6ab67d-e474-adf5-ea88-410d6b7e97b5?version=1.0&t=1592954063932>
[consulta: 21 de noviembre, 2022].

INAI, SEDENA, AIFA, (24 de octubre de 2022) *Conoce el AIFA - Antecedentes*. https://micrositios.inai.org.mx/aifa/?page_id=4310

Instituto de Ingeniería UNAM (abril de 2019). *Manifestación de impacto ambiental y estudio de riesgo ambiental*. México. Recuperado de: <https://framework-gb.cdn.gob.mx/landing/dependencias/sedena/15EM2019V0064.pdf>

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Análisis Costo Beneficio del Ferrocarril Suburbano del Valle de México Sistema 2 Jardines de Morelos-Martín Carrera. (Julio de 2008). México: S.C.T, pp. 39-45. Recuperado de: http://www.fonadin.gob.mx/wp-content/uploads/2016/08/ACB_SUBURBANO2.pdf

Análisis Costo Beneficio del Tren Suburbano Sistema 3 en la ruta Chalco – Santa Martha – Constitución de 1917. (2011), México: Felipe Ochoa y Asociados S.C., Consultores, pp. 11-22. Recuperado de: http://www.fonadin.gob.mx/wp-content/uploads/2016/08/ACB_SUBURBANO3.pdf

Banobras, (04 de septiembre de 2023). Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. **PROYECTOS MÉXICO OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN**. *Construcción, operación, mantenimiento, conservación y explotación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en la modalidad de regular suburbano en la ruta*

- Cuautitlán-Buenavista, en el estado de México y ciudad de México. sector: transporte.*
Recuperado de: https://www.proyectosmexico.gob.mx/wp-content/cache/tmp/pdf_detalle_proyectos/ES_10418.pdf
- Banobras, (s/f). *AEROPUERTO INTERNACIONAL FELIPE ÁNGELES. Proyectos México Oportunidades de Inversión.* Recuperado de: <https://www.proyectosmexico.gob.mx/como-invertir-en-mexico/ciclo-inversion/ciclos-ferrocarriles/>
- CAF, (2014). México Suburban Railway. *Ferrocarriles Suburbanos S.A. DE CV., Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles S.A.* Recuperado de: http://www.caf.net/en/productos-servicios/solucionesintegrales/casos-estudio/suburbano_mexico.php
- FONADIN. (30 de noviembre de 2022). *Tren Interurbano México-Toluca.* Fonadin, de Gobierno de México. Recuperado de: <https://www.fonadin.gob.mx/fni2/fp98/>
- FONADIN. (s/f). *ACERCA DEL FONADIN.* México, [En línea] Recuperado de: <https://www.fonadin.gob.mx/fni2/acerca-del-fonadin/>
- FONADIN. (s/f). *Ferrocarril Suburbano (Sistema 1) Cuautitlán-Buenavista Zona Metropolitana del Valle de México.* FONADIN, México, [En línea] Recuperado de: <https://www.fonadin.gob.mx/fni2/fp01/#:~:text=Descripci%C3%B3n,h%20y%20pro%20medio%20de%2065km%20Fh>
- Gobierno de México, (25 de enero de 2022). *Proyectos de conectividad al AIFA a cargo de la SICT.* Recuperado de: <https://www.gob.mx/sct/es/articulos/proyectos-de-conectividad-al-aifa-a-cargo-de-la-sict?idiom=es>
- Reglamento Interior de SCT - Gobierno de México. Artículo 23. (DOF, 18 DE AGOSTO DE 2016). Recuperado de: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/198050/Reglamento_Interior_de_SCT.pdf
- SEDATU (2020), “Programa Territorial Operativo de La Zona Norte del Valle de México con Énfasis en el Proyecto Aeroportuario de Santa Lucía”, en Secretaría de Desarrollo

- Agrario Territorial y Urbano [En línea]. México, recuperado en: <https://biblioteca.semarnat.gob.mx/janium/Documentos/Ciga/Libros2013/CD005166.pdf>
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (julio de 2008). *Ferrocarril Suburbano del Valle de México Sistema 2, Jardines de Morelos – Martín Carrera. Análisis Costo – Beneficio*. Recuperado de: https://www.fonadin.gob.mx/wp-content/uploads/2016/08/ACB_SUBURBANO2.pdf
- Secretaría de Comunicaciones y Transporte, (2013). *Manual estadístico del sector transporte*. México. Recuperado de: <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/Manual/mn2013.pdf>
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (01 de febrero de 2022). *Extensión Tren Suburbano Lechería – AIFA*. Gobierno de México. Recuperado de: <https://www.gob.mx/sct/articulos/extension-tren-suburbano-lecheria-aifa>
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (01 de marzo de 2022). *Tren Interurbano México-Toluca*. Gobierno de México. Recuperado de: <http://sct.gob.mx/index.php?id=4119>
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (04 de octubre de 2022). *Construye SICT dos proyectos principales de acceso al AIFA: Nuño Lara* Gobierno de México. Recuperado de: <https://www.gob.mx/sct/prensa/construye-sict-dos-proyectos-principales-de-acceso-al-aifa-nuno-lara>
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (21 de marzo de 2023). *Nueva conectividad al AIFA fortalece Sistema Aeroportuario de la ZMVM: Nuño Lara* Gobierno de México. Recuperado de: <https://www.gob.mx/sct/prensa/nueva-conectividad-al-aifa-fortalece-sistema-aeroportuario-de-la-zmvm-nuno-lara?fbclid=IwAR3BPvu4qCF2e66wPVcaMvd3cwBYwe1IOT1mZ1v9yWWFfXa4IkSfRt52gtc>
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (25 de enero de 2022). *Proyectos de conectividad al AIFA a cargo de la SICT*. Gobierno de México. Recuperado de: <https://www.gob.mx/sct/es/articulos/proyectos-de-conectividad-al-aifa-a-cargo-de-la-sict?idiom=es>

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (27 de noviembre de 2015). *Portal SCT: Libros Blancos*. Gobierno de México. Recuperado de: <https://www.sct.gob.mx/en/transparency/informacion-de-interes-general/libros-blancos/>

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (octubre de 2021). *Ejemplar para Consulta al Público PARA EL PROYECTO: “Ampliación de la Línea 1 del Tren” Suburbano Lechería – Jaltocan – AIFA* [En línea]. Recuperado de: <https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgiraDocs/documentos/mex/resumenes/2021/15EM2021V0214.pdf>

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (2003). *Evaluación socioeconómica y ambiental-Ferrocarril suburbano de la ZMCM: Línea Buenavista-Huehuetoca, México*. Recuperado de: http://www.fonadin.gob.mx/wpcontent/uploads/2016/08/ACB_SUBURBANO1.pdf

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (2012), *Libro blanco-Sistema 1 del Tren suburbano ruta Buenavista-Cuautitlán*. México. [En Línea]. Recuperado de: https://www.sct.gob.mx/fileadmin/_migrated/content_uploads/LB_Sistema_1_del_Tren_Suburbano_de_la_Zona_Metropolitana_del_Valle_de_Mexico__Ruta_Cuautitlan-Bue_01.pdf

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (2013), *MANUAL ESTADÍSTICO DEL SECTOR TRANSPORTE: Instituto Mexicano del Transporte*. Recuperado de: <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/Manual/mn2013.pdf>

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (29 de octubre de 2020). *Movilizará Tren Interurbano México-Toluca 230 mil pasajeros al día, casi tres veces capacidad del Estadio Azteca*. Recuperado de: <https://www.gob.mx/sct/prensa/movilizar-tren-interurbano-mexico-toluca-230-mil-pasajeros-al-dia-casi-tres-veces-capacidad-del-estadio-azteca?idiom=es-MX>

Secretaría de Comunicaciones y Transportes: *Desarrollo Ferroviario y Multimodal*. (s/f). Gobierno de México. Recuperado de: <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/>

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (24 de enero de 2023). *Desarrollo Ferroviario y Multimodal*. Gobierno de México. Recuperado de: <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/>

Secretaría de Economía & COFEMER (s/f). *Revisión del marco regulatorio del sector ferroviario*. Comisión Federal de Mejora Regulatoria Coordinación General de Manifestaciones De Impacto Regulatorio. de Gob.mx. Recuperado de: https://conamer.gob.mx/varios/adjuntos/2016.02.09/Diagnosticos_ASF/2_Stre/6_Diagnostico_Ferroviario_2.pdf

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (2022). *Programa Nacional Ferroviario 2022 Subsecretaría de Infraestructura Dirección General de Desarrollo Ferroviario Y Multimodal*. Recuperado de: <https://www.cmic.org.mx/sectores/ferrocarrilera/Ferrocarriles/Documentos>

Secretaría de la Defensa Nacional. (2019). *Efectos Regionales y Urbanos del Aeropuerto Internacional General Felipe Ángeles (AIGFA): Auditoría de Desempeño, de Grupo Funcional Gobierno*. Recuperado de: https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2019c/Documentos/Auditorias/2019_0067_a.pdf

Secretaría de la Defensa Nacional. (2019). *Proyecto del Aeropuerto Internacional General Felipe Ángeles: Auditoría de Desempeño, de Grupo Funcional Gobierno*. Recuperado de: https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2019c/Documentos/Auditorias/2019_0069_a.pdf

Secretaría de Obras y Servicios (s.f.). *Proyecto original Tren Interurbano México-Toluca*. Recuperado de: <https://www.obras.cdmx.gob.mx/proyectos/tren-interurbano-cdmx>

Secretaría de Obras y Servicios (s/f). *Información General*. Secretaría de Obras y Servicios de la CDMX. Recuperado de: <https://www.obras.cdmx.gob.mx/proyectos/tren-interurbano-cdmxv>

SEDATU (2020), *Programa Territorial Operativo Zona Norte del Valle de México. Con énfasis en el aeropuerto de Santa Lucía*, en *Secretaría de Desarrollo Agrario*

Territorial y Urbano [En línea]. México. Recuperado de: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/570472/PTO_ZNVM_Versi_n_S_n_tesis.pdf

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (s/f). *Subsecretaría de Transporte Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal Manifestación. De Impacto Ambiental Modalidad Regional para el proyecto denominado Tren de Pasajeros México-Querétaro.* [En línea]. Recuperado de: <https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgiraDocs/documentos/df/estudios/2014/09DF2014V0001.pdf>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA

INEGI, (2017). *Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México.* Recuperado de: <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/default.html#Tabulados>.

INEGI, (2017). *Encuesta Origen - Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD).* Recuperado de: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

INEGI, (2020). *Principales resultados por localidad 2020 (ITER)* Recuperado de: https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#Datos_abiertos

INEGI, *Encuesta Origen – Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México,* (2018). Recuperado de: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/EstSociodemo/OrgenDest2018_02.pdf

FUENTES SECUNDARIAS AUDIOVISUALES

Archivo Sofree (14 de agosto de 2020). *A 25 años de la privatización de los trenes mexicanos.* YouTube [Video] Recuperado de: https://www.youtube.com/watch?v=4CV_embbUjo

Archivo Sofree [@ArchivoSofree]. (29 de abril de 2020). *Tren suburbano: Lechería-Aeropuerto Felipe Ángeles (Propuesta inicial).* YouTube. [Video]. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=ykwxC9nSsr0>

- Archivo Sofree [@ArchivoSofree]. (8 de mayo de 2023). *El inicio de la promesa del Tren Suburbano del Valle de México*. YouTube [Video]. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=-5pat6JQ78k>
- Archivo Sofree. (24 de noviembre de 2019). *¿Por qué no se ha ampliado el tren suburbano hasta Huehuetoca?*. YouTube [Video]. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=5mi5WHs9nmA>
- Creciendo con Nuestro México. (4 de octubre de 2022). *Avanza la conectividad hacia el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, AIFA*. YouTube [Video] Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=Yn0CzPSbNkY>
- Creciendo con Nuestro México. (5 de septiembre de 2022). *Construirán 2 puentes vehiculares para la ampliación del Tren Suburbano al AIFA en 2022*. YouTube. [Video] Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=fT9UHcVihE4>
- Excélsior TV. (3 de agosto de 2022). *Ya hay acuerdo para ampliación del Tren Suburbano: López Obrador*. YouTube. [Video] Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=TAI29FWIXoI>
- Historias De Nuestra Ciudad. (22 de agosto de 2018). *El tren suburbano y la ampliación olvidada a Huehuetoca*. YouTube. [Video] Recuperado de: https://www.youtube.com/watch?v=txJrEUQ9a_o
- Historias De La Ciudad de México. (12 de agosto de 2024). *El Tren suburbano a huehuetoca: La eterna promesa*. YouTube. [Video]. Recuperado de: https://www.youtube.com/watch?v=C46Zgq_zo3I
- Obrador, A. M. L. [@lopezobrador]. (31 de agosto de 2024). *Inauguración de la estación Santa Fe del Tren El Insurgente, desde Cuajimalpa, Ciudad de México*. Youtube. [Video]. Recuperado de: <https://www.youtube.com/live/PiQRX0W8JOQ>
- SCTMéxico [@SCTMexico]. (s/f). *Tren interurbano México-Toluca*. YouTube. [Video] Recuperado de: http://www.youtube.com/playlist?list=PL96rV1Dh_xrIvKBD0_VCNZa2KAX7O11Z
- Trashumantemx [@trashumantemx]. (5 de octubre de 2024). *¡Tren Suburbano Cuautitlán-Huehuetoca!* [Video] Youtube. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=OSCrAJTsZE>

ANEXOS

Cuadro 1. Sistemas de transporte público en la ZMVM (excepto taxis)

<i>Localización</i>	<i>Sistema</i>	<i>Tipo de organismo</i>	<i>Perfil del sistema</i>	<i>Cantidad rutas o líneas</i>	<i>Flota</i>	<i>Extensión de la red</i>	<i>Usuarios por día</i>	<i>Monto y tipo de tarifa</i>
CDMX (algunas estaciones en el Estado de México)	STC, Metro	Organismo descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonios propios que proporcionan directamente el servicio.	Servicio público de transporte masivo, tarifa baja, trenes rápidos eléctricos con recorrido subterráneo o superficial.	12 líneas (A y B al Estado de México)	390 trenes	226.5 km	4,422,832	5 pesos (uniforme) boleto o tarjeta de prepago

CDMX	Red de transporte de pasajeros, RTP	Organismo descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios que proporciona directamente el servicio.	Servicio público de transporte de pasajeros articulador y radial que conecta a zonas periféricas con el sistema Metro, Metrobús y tren ligero. Busca atender primordialmente a usuarios con bajo nivel de ingreso.	91 rutas a 2009 y 6 tipos de servicios	1,268 autobuses a 2009	3,279 km de longitud	607,000.00	Desde 2 pesos dependiendo del servicio uniformemente efectivo
—	Servicio de transportes eléctricos, STE (Tren ligero y red de trolebuses)	Organismo descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios que proporciona	Suministra transporte público mediante unidades de transporte	8 líneas de trolebús y 1 línea de tren ligero	290 unidades de trolebús-20 unidades de tren	204 km trolebús; 13 km tren ligero	164,383.6 trolebús, 61,643.8 tren ligero	2-3 pesos

		directamente el servicio.	eléctrico .		ligero			
—	Metrobús	Organismo descentralizado con participación mixta del gobierno de la ciudad y concesionarios	Transporte por carril confinado, que permite el libre tránsito a autobuses articulados y biarticulados (BRT)	7 líneas		140 km	1,065,000	6 pesos normal /30 pesos al aeropuerto (tarjeta pre-pago)

—	Transporte colectivo concesionado	Privado-Concesiones	Satisfacer la demanda de viajes en las zonas donde el transporte masivo no llega a través de unidades pequeñas.	Más de mil rutas de transporte público concesionado (microbuses, combis y camiones)	—	—	—	Mínimo 6 pesos, dependiendo del kilometraje y el horario
CDMX y Estado de México	Tren suburbano Buenavista	Privado (concesión otorgada por la SCT)	Establecer conexión metropolitana mediante transporte de pasajeros por ferrocarril, aprovechando la	1 línea		27 km	150,000	Entre 8 y 19 pesos, dependiendo del tramo (mediante tarjeta de prepago)

Estado de México	Mexibús	Privado (concesión)	infraestructura ferroviaria y los derechos de vía existentes	3 líneas	109 en dos líneas.	56.7 km	388,535	6 pesos (uniforme), tarjeta de prepago
—	Autobuses suburbanos	Privado (concesión)	Servicio de autobuses de alta capacidad en carriles confinados en el Estado de México y en conexión con la CDMX	—	—	—	—	Mínimo 12 pesos, dependiendo del kilometraje




Fuente: Nieto, A., (2020). “La gobernanza del transporte público metropolitano en la Ciudad de México”. pp. 67–68. Obtenido de: <http://espacialidades.cua.uam.mx/ojs/index.php/espacialidades/article/view/199>


Cuadro 2. Viajes realizados el día observado entre semana por la población de 6 años y más, y su distribución porcentual por tipo y modo de transporte, según área geográfica de origen del viaje

Tipo y modo de transporte	ZMVM	Porcentaje	Ciudad de México	Porcentaje	Municipios Conurbados	Porcentaje
Total	34,558,217	100	17,303,524	100	17,088,473	100
Transporte Público	15,569,247	45.1	8,619,799	49.8	6,875,777	40.2
Transporte Privado	7,288,819	21.1	4,055,574	23.4	3,174,205	18.6
Bicicleta	720,000	2.1	240,823	1.4	476,252	2.8
Exclusivamente caminando	11,147,585	32.3	4,499,113	26.0	6,617,786	38.7


Fuente: Isunza, G. (2022). *Movilidad periférica en la Zona Metropolitana del Valle de México. entre la lejanía y la proximidad* (p. 77). En Encuesta de Origen Destino en los Hogares de la ZMVM, INEGI (2017). Recuperado de: <http://www.libros.unam.mx/movilidad-periferica-en-la-zona-metropolitana-del-valle-de-mexico-entre-la-lejania-y-la-proximidad-9786073066310-ebook.htm>

Cuadro 3. Los grandes eventos - Cronología de los proyectos de movilidad ferroviaria y otros proyectos de movilidad urbana en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM)


<p>EL CASO DEL TREN SUBURBANO BUENAVISTA-HUEHUETOCA LÍNEA 1, UBICADA EN LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO</p>	<p>PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO</p>	<p>OTROS PROYECTOS DE MOVILIDAD URBANA EN LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO</p>
<p style="text-align: center;"> Tren Buenavista-Huehuetoca</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 1995: En 1995, se publicó en el Diario Oficial de la Federación una reforma al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para permitir la participación de particulares en la prestación del servicio ferroviario. ● 1998: Durante el periodo de Ernesto Zedillo, el 23 de diciembre de 1998, se propuso la construcción de un ferrocarril convencional que conectara las antiguas estaciones de Buenavista y Huehuetoca. La primera etapa de este proyecto contemplaba la conexión entre la estación Buenavista en la Ciudad de México y la estación Cuautitlán en el Estado de México. En la segunda etapa, se concluiría el tramo entre 	<p style="text-align: center;"> Tren Interurbano México-Toluca</p> <ul style="list-style-type: none"> ● El Tren Interurbano México-Toluca es un proyecto retomado por el presidente de México Enrique Peña Nieto, como parte de varios proyectos de infraestructura de tipo ferrocarrilero en el país. ● El Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México se dio a conocer oficialmente el 1 diciembre de 2012. Posteriormente, el 7 de julio de 2014, se dio inicio formal a la construcción de dicha obra. ● El proyecto comenzó oficialmente el 7 de julio de 2014, según se estableció en el plan presentado originalmente en ese mismo año. De acuerdo con dicho plan, se esperaba que la 	<p style="text-align: center;"> Autopistas de Segundos pisos y vialidades</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Responsables: Gobierno del Distrito Federal y no continuadas por el Estado de México. ● Actores Sociales: ● Período de Gobierno: Andrés Manuel López Obrador (AMLO) y Marcelo Ebrard Casaubón ● Durante el gobierno de López Obrador, se decidió desarrollar el Programa de Vías Rápidas para la Ciudad de México (Navarro, 2008, p. 17). ● Empresas concesionarias: OHL México e Ideal.


<p>Cuautitlán y Huehuetoca. Esta propuesta se basó en el estudio elaborado por <i>Mercer Management Consulting</i>, titulado <i>Commuter Rail Demand Study for the Buenavista-Huehuetoca Line</i>, el cual contó con la asesoría de <i>Moshe Ben Akiva</i>, profesor del Instituto de Tecnología de Massachusetts.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 1998: En 1998, durante la administración de Ernesto Zedillo, se propone la construcción de un tren suburbano que conecta la Ciudad de México con los municipios del norte del Estado de México. ● 1999: En 1999, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) amplió la propuesta original agregando dos rutas y una serie de ramales que se dividían en tres sistemas: el Sistema 1, que comprendía la Línea 1 conformada por tres líneas troncales que irían desde Buenavista hasta Huehuetoca, con una longitud de 25 km, y Cuautitlán-Huehuetoca, con una longitud de 21 km, así como dos líneas secundarias que conectarán San Rafael con Tacuba, con una longitud de 10 km, y Lechería Xaltocán, con una longitud de 21 km. ● El tren circularía a través de una doble vía electrificada y confinada. El Sistema 2 incluía una línea troncal y tres líneas 	<p>obra se concluyera antes de 2017, pero por motivos desconocidos, el proyecto fue retrasado de manera indefinida.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● El proyecto comprende una vía férrea doble electrificada, con una longitud de 57.7 kilómetros en viaducto elevado y túnel, cuatro estaciones, dos terminales, taller y cochera, con treinta trenes con capacidad de 750 pasajeros, cada uno. ● El Proyecto del Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México, también conocido como Tren Interurbano México-Toluca, fue presentado al público el 1 de diciembre de 2012 por el entonces expresidente de México, Enrique Peña Nieto. Esta idea formaba parte de un conjunto de iniciativas ferroviarias a nivel nacional. ● Finalmente, el Tren Interurbano se materializó el 7 de julio de 2014, marcando oficialmente el comienzo de las obras. Desde sus inicios, se había fijado el objetivo de inaugurar este sistema en 2017. Por lo tanto, fue el 7 de julio de 2014 marcó el primer paso hacia la realización concreta del Tren Interurbano. ● En ese momento, se indicaba que se concluiría en diciembre de 2017, con un presupuesto de 38 mil millones de pesos. Se esperaba que este 	<ul style="list-style-type: none"> ● OHL México es la empresa encargada de operar y gestionar concesiones en el Valle de México de los Segundos pisos. Entre estas concesiones se encuentran la Autopista Urbana Norte, el Viaducto Bicentenario y el Circuito Exterior Mexiquense. <p> Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAIM) en Texcoco</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Responsables: Gobierno Federal Presentado por el federal y el Estado de México y rechazado por el entonces Distrito Federal (ahora Ciudad de México). ● Periodo: 2018 ● Tipo: Público ● Actores Sociales involucrados: Andrés Manuel López Obrador, presidente de México Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México SA de CV (GACM), la Comisión Nacional del Agua (Conagua), Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y de la Pesca (Semarnat) y de la Secretaría de
--	--	--


<p>secundarias, las cuales serían Ecatepec-Naucalpan de 37.5 km, Buenavista-Polanco de 6.5 km, Ecatepec-Teotihuacán de 22.5 km y Teotihuacán-Tecámac de 23.0 km.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 1999: Finalmente, el Sistema 3 consistía en una línea troncal llamada Los Reyes-San Juan de Aragón con una longitud de 15.0 km, y dos líneas secundarias que conectarán San Rafael con San Juan de Aragón de 25 km y Chalco con Texcoco de 35 km. ● El objetivo del tren era aprovechar los más de 240 kilómetros de derecho de vía existentes en el Valle de México y atender la demanda en los municipios aledaños del Estado de México. ● Las rutas troncales estarían conectadas con el Metro de la Ciudad de México. Se había previsto que la licitación para la construcción de la ruta Buenavista-Huehuetoca sería emitida ese mismo año y que la obra estaría concluida en el año 2000, pero ambas cosas no llegaron a suceder. 	<p>proyecto se convirtiera en el eje central de la reestructuración del sistema de transporte público en la Zona Metropolitana de Toluca. No obstante, debido a diversos contratiempos, la obra experimentó retrasos indefinidos en su ejecución.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● El 7 de julio de 2014, se dio inicio formal a la obra del Tren Interurbano. En ese momento, se indicaba que se concluiría en diciembre de 2017, con un presupuesto de 38 mil millones de pesos. ● Los actores políticos encargados de la construcción del proyecto de la obra del Tren Interurbano que participan de manera conjunta y coordinada para el proyecto son: son: 1) Gobierno Federal, estatal y municipal y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. ● Este proyecto se incluyó en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018. Fue anunciado inicialmente por el Gobierno federal el 1 de diciembre de 2012, durante la administración del expresidente de México, Enrique Peña Nieto, y ha continuado en la actual administración como parte de varios proyectos de infraestructura ferroviaria en el país. ● La construcción de este proyecto comenzó en 2014, pero en 2019, el Gobierno Federal 	<p>Agricultura y Recursos Pesqueros Naturales (Sagarpa).</p> <p>✚ Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles en Santa Lucía</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Responsable: Gobierno Federal ● Periodo: 2019-actualidad ● Actores Sociales: Andrés Manuel López Obrador, presidente de México, Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los gobiernos de la Ciudad de México y del Estado de México. <p>✚ Línea 12 del Metro de la Ciudad de México</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Responsable: Gobierno del Distrito Federal ● Empresas involucradas: ICA, SAB de CV, Alstom Transport, S.A, Alstom Mexicana, S.A de CV y Carso Infraestructura y Construcción, S.A de C.V. ● Periodo: 2008-2012 ● Actores Sociales: Marcelo Ebrard Casaubón, secretario de Relaciones Exteriores de México, Secretaría de
---	---	--



<ul style="list-style-type: none"> ● 2000: En el año 2000, durante la administración de Vicente Fox, se retoma el proyecto de la Línea 1 del tren suburbano, que iría de Buenavista a Cuautitlán. ● 2003: En mayo de 2003, la secretaría de Comunicaciones y Transporte presentó a Vicente Fox la Evaluación Socioeconómica y ambiental de la Línea 1 Buenavista-Huehuetoca. Esta evaluación se basó en gran parte de sus resultados en el estudio elaborado por <i>Moshe Ben Akiva</i> en 1998. ● 2003: El 11 de diciembre de 2003, durante la administración de Vicente Fox, se publica la Convocatoria para participar en la licitación para el otorgamiento de una concesión para prestar el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en la modalidad de regular suburbano en la ruta Cuautitlán-Buenavista, ubicada en el Estado de México y en la Ciudad de México, Distrito Federal, así como para el uso y aprovechamiento de bienes inmuebles del dominio público de la Federación, la cual incluirá los permisos para prestar los servicios auxiliares requeridos. Se aprovecharía la infraestructura existente y no habría necesidad de un subsidio dada la alta demanda estimada en 465 mil pasajeros al día. 	<p>anunció su cancelación debido a problemas de presupuesto y supuestas irregularidades en su construcción.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● El proyecto del Tren Interurbano México-Toluca es una propuesta que surgió durante la administración del expresidente Enrique Peña Nieto, pero debido a la falta de presupuesto, problemas con las licitaciones y la falta de liberación de derechos de vía, estuvo abandonado. ● Este proyecto ha enfrentado dificultades desde 2015 debido a la falta de planificación y obras complementarias que los gobiernos federales, estatales y municipales han descuidado al llevarlo a cabo. No se habían liberado previamente los terrenos afectados, lo que ha provocado protestas sociales en los municipios por los que pasa la obra. ● La construcción comenzó en 2014, no se cumplió con la fecha de inauguración originalmente fijada para 2017, debido a múltiples retrasos y sobrecostos millonarios. Ahora, el actual presidente de México, Andrés Manuel López Obrador, ha prometido que la Línea férrea tendrá la capacidad de transportar a 230.000 personas diariamente. ● El proyecto del Tren Interurbano fue retomado por el presidente Andrés Manuel López Obrador 	<p>Obras y Servicios de la Ciudad de México (SOBSE).</p> <p> Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Proyecto: Metro ● Actores sociales: Gobierno de la Ciudad de México, operadores de transporte público, usuarios de transporte público. ● Construida en México por la Constructora nacional de carros de ferrocarril S.A., en 1985. ● Tren de Tecnología, CAF, BOMBARDIER. ● Las empresas responsables de este medio de transporte fueron: ICA, S.A.B. de C.V., Alstom Transport, S.A., Alstom Mexicana, S.A. de C.V. y Carso Infraestructura y Construcción, S.A. de C.V. ● Presidentes y jefes de gobierno: José López Portillo, Miguel de la Madrid, Carlos Salinas de Gortari, Ernesto Zedillo, Vicente Fox, Felipe Calderón, Enrique Peña Nieto, Andrés Manuel López Obrador y Claudia Sheinbaum Pardo, jefa de Gobierno de la Ciudad de México.
--	---	--



<ul style="list-style-type: none"> ● 2003: El 11 de junio de 2003, un mes después de haberse presentado la evaluación socioeconómica y ambiental de la Línea 1 Buenavista-Huehuetoca, se firmó el convenio de colaboración entre los gobiernos federales de la Ciudad de México y el Estado de México para la construcción del ferrocarril suburbano. Ese mismo día, se presentó oficialmente el proyecto del Ferrocarril Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México, bajo el lema <i>Un Mejor Tren de Vida</i>. ● Durante la inauguración del proyecto, el presidente de México en ese entonces, Vicente Fox Quesada, el actual presidente Andrés Manuel López Obrador, y el exgobernador del Estado de México, Arturo Montiel Rojas, firmaron el convenio para la construcción del ferrocarril suburbano y anunciaron el inicio de la licitación de los sistemas 2 y 3 del Ferrocarril Suburbano. ● 2003: El proyecto del Tren Suburbano tendría algunas diferencias a la propuesta en mayo de 2003. La ruta troncal sería Buenavista-Cuautitlán, de 27 km de longitud, y estaría formada por las estaciones: Buenavista, Fortuna, Tlalnepantla, San Rafael, Lechería, Tultitlán 	<p>en octubre de 2020; sin embargo, se estimaba que se abriría en 2023, para comenzar operaciones en diciembre de ese mismo año. El 30 de junio de 2022, el subsecretario de Desarrollo Metropolitano, Pablo Basáñez, aseguró que el primer tramo de Toluca a Santa Fe estaría concluido y en operación antes de que comenzara el año 2023, posiblemente en noviembre de 2023 o antes de que finalizara el año.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● El Tren Interurbano estará operado por el Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), constituido por el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (BANOBRAS). Este fondo cuenta con una asignación otorgada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes que estará vigente hasta el 8 de febrero de 2058. ● Este proyecto ha enfrentado dificultades desde 2015 debido a la falta de planificación y obras complementarias que los gobiernos federales, estatales y municipales han descuidado al llevarlo a cabo. No se habían liberado previamente los terrenos afectados, lo que ha provocado protestas sociales en los municipios por los que pasa la obra. ● Uno de los problemas principales surgió con el megaproyecto del Tren Interurbano de 	<ul style="list-style-type: none"> ● Períodos: 1969 – hasta la fecha ● Empresas involucradas: Trust Management Sourcing SAPI de C.V. (TMSourcing) es una empresa que se especializa principalmente en el sector de infraestructura, colaborando con reconocidas empresas como Alstom, CAF, Bombardier, Siemens, Hyundai Rotem, entre otras. 🚦 Proyecto: Ferrocarriles Suburbano ● Actores Sociales: El Gobierno Federal, el Gobierno de la Ciudad de México, el Estado de México y el Consorcio CAF, conformado por Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A., junto con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), están involucrados en este proyecto. ● Entidad responsable: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes ● Presidentes y jefes o jefas de Gobierno: Vicente Fox, Felipe Calderón, Enrique Peña Nieto, Andrés Manuel López Obrador. ● Concesionarios: Desde 2008 hasta la fecha, Ferrocarriles Suburbanos SAPI
---	---	---

<p>y Cuautitlán. El tramo Cuautitlán-Huehuetoca no se consideró como segunda fase, sino que fue considerado como una opción de ampliación del sistema.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De igual manera, los ramales del sistema troncal fueron considerados como opcionales. Respecto a la estación Buenavista, ya no habría expropiaciones en la zona y conservaría parcialmente su antigua estructura. La zona oriente no formaría parte del suburbano, ya que ese espacio fue asignado en abril de 2003 para construir la Biblioteca José Vasconcelos. • La estación del sistema 2 no tendría el teatro ferrocarrilero, y encima de la terminal Buenavista y su alrededor se construirían zonas de comercio, comida rápida, restaurantes, bancos, tiendas ancla (centros comerciales), hospitales, parques, museos, teatros, iglesias, escuelas, cines, estacionamientos y hoteles. • 2003 y 2005: Durante los dos años que duró el proceso de licitación, entre 2003 y 2005, los requerimientos no sufrieron muchos cambios, dando como resultado la actual estación Buenavista, su centro comercial llamado Fórum Buenavista a Cuautitlán del sistema 1 del Tren Suburbano. 	<p>Pasajeros Toluca-Valle de México, cuya finalización estaba programada para la administración de Enrique Peña Nieto y Gerardo Ruiz Esparza, exsecretario de Comunicaciones y Transporte, pero el proyecto experimentó suspensiones y demoras, lo cual impidió su conclusión según lo previsto.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se estableció una primera licitación ganada por un consorcio de empresas chinas y mexicanas dirigida, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), para el mejoramiento de los derechos de vía denominada <i>Mover a México</i>. Este plan de acción consistía en consolidar el papel constructivo de México en el mundo, para el mejoramiento de infraestructuras eléctricas, hidráulicas y de transporte. • Las empresas que participaron en la construcción del tren interurbano fueron: GHP Infraestructura Mexicana, integrada por la Constructora y Edificadora <i>Gia</i>, <i>Prodemex</i> y Constructora Teya, en asociación con la compañía <i>China Railway Construction Corporation</i> y <i>CRS Corporation Limited</i>, además de la constructora Teya de Grupo Higa. • 14 de septiembre de 2023, comenzará a operar el Tren México-Toluca en una primera etapa con cuatro estaciones del Estado de México: 	<p>ha estado en concesión. Los principales involucrados en esta concesión son Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles CAF, Omnitren y Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (BANOBRAS), previamente conocido como Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Área responsable: Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal •  Construcción de ciclovías en la Ciudad de México • Responsable: Gobierno de la Ciudad de México • Periodo: En 2004, durante el mandato del entonces jefe de Gobierno, Andrés Manuel López Obrador, se inauguró la primera ciclovía en las vías del tren México-Cuernavaca. • Actores Sociales: Ex jefa de Gobierno de la Ciudad de México Claudia Sheinbaum Pardo, Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA) y la
---	--	---

<ul style="list-style-type: none"> ● 2005: El 25 de octubre de 2005. Se concede la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en la modalidad de regular suburbano en la ruta Cuautitlán-Buenavista de 27 km. ● La prestación del Servicio de Transporte en las rutas de Cuautitlán a Huehuetoca de 21 km, de Lechería a Xaltocán de 21 km, en el Estado de México, y de San Rafael, Tlalnepantla, Estado de México a Tacuba, en la Ciudad de México. ● Asimismo, se concesionan los bienes inmuebles de la Federación, servicios auxiliares, derechos de paso obligatorios (sobre la Vía General de Comunicación Ferroviaria del Noreste, en los tramos Cuautitlán-Buenavista y Cuautitlán-Huehuetoca). ● 2006-2012: Durante el gobierno de Felipe Calderón, la empresa Ferrocarriles Suburbanos, filial mexicana de la empresa española Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles SA (CAF), propuso al gobierno federal ampliar el suburbano hasta Huehuetoca. Su propuesta contaría con tres 	<p>Zinacantepec, Pino Suárez, Tecnológico y Lerma, un día antes de que Alfredo Del Mazo Maza, gobernador del Estado de México, entregue el gobierno del Estado de México a Delfina Gómez Álvarez, exsecretaria de Educación Pública de México.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Banobras anunció que hay cinco empresas y una persona física interesadas en ofrecer el servicio integral de boletaje y control de acceso para el tren de pasajeros México-Toluca, el cual se requiere para el inicio de operaciones previsto para el próximo 14 de septiembre (en una primera etapa en cuatro estaciones dentro del Estado de México). ● El Tren Interurbano México-Toluca comenzará a operar a partir del 14 de septiembre en una primera etapa con cuatro estaciones en el Estado de México: Zinacantepec, Pino Suárez, Tecnológico y Lerma. El tramo Zinacantepec-Lerma tiene una longitud de 20 kilómetros y se recorrerá en 16 minutos, con un horario inicial de servicio de 6:00 a 23:00 horas. El proyecto contempla la operación de 20 trenes eléctricos con capacidad para 719 pasajeros y se prevé una demanda de hasta 81 mil pasajeros diarios para el próximo año. ● El director general de Banobras, Jorge Mendoza Sánchez, detalló que el Tren Interurbano 	<p>Secretaría de Movilidad (Semovi, antes Setravi).</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Sistemas de transporte público masivo (Metrobús) <p> Proyecto: Metrobús</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Actores Sociales: Gobierno de la Ciudad de México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, operadores de transporte público. ● Presidentes y jefes de Gobierno: El presidente de México, Andrés Manuel López Obrador, el Ex jefe de Gobierno de la Ciudad de México Marcelo Ebrard Casaubón, el Senador de México Miguel Ángel Mancera y la Ex jefa de Gobierno de la Ciudad de México Claudia Sheinbaum. ● Periodo: El 19 de junio de 2005 - hasta la fecha ● Estaciones: 283 ● Empresas Involucradas: CISA, MAN, Volvo, Mercedes-Benz, DINA, Scania. ● Propietario: El Gobierno de la Ciudad de México inauguró el primer sistema de Autobuses de Tránsito Rápido (BRT, por sus siglas en inglés).
--	---	--

<p>estaciones: Teoloyucan, Huehuetoca Sur y Huehuetoca Norte.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● En las estaciones del suburbano fueron colocadas mantas en las cuales era posible apreciar un esquema con el trazo en operación y la futura ampliación. Mientras tanto, el gobierno de Felipe Calderón continuó promoviendo el proyecto heredado de la administración foxista, aunque con algunos cambios. El tramo Cuautitlán-Huehuetoca del Sistema 1 de 21.0 kilómetros se consideró como una línea secundaria, pero durante el sexenio no se emitió ninguna licitación para construirlo. ● 2006: En 2006, Finfra, ahora FONADIN, otorgó subvención para infraestructura y garantía de crédito para equipamiento y sistemas. Posteriormente, durante la administración de Felipe Calderón en el mismo año 2006, se inauguró la Línea 1 del Tren Suburbano Buenavista-Cuautitlán. Además, el proyecto cuenta con la participación financiera o el apoyo de Banobras y/o Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin). ● 2008: A partir de mayo de 2008, se pusieron en marcha las operaciones del tramo 	<p>México-Toluca estará integrado por 20 trenes eléctricos de última generación, lo que permitirá atender la creciente demanda de pasajeros. Además, se buscará que el costo de las tarifas sea menor en comparación con otros sistemas de transporte en la Ciudad de México y el Estado de México.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● La inversión pública federal en el proyecto asciende a 97 mil millones de pesos y se ha trabajado en la certificación de seguridad y calidad. Las pruebas preoperativas con cuatro trenes han demostrado buen desempeño, alcanzando velocidades de hasta 160 km/h. ● El Tren Interurbano México-Toluca, un proyecto ambicioso que probablemente el gobierno federal construirá a finales de diciembre de 2023, con miras a iniciar operaciones en 2024. ● El 11 de julio de 2023, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) la convocatoria de licitación pública nacional electrónica para el “Servicio integral de boletaje y control de accesos” del Tren Interurbano México-Toluca. Banobras ha lanzado esta convocatoria, dando inicio al proceso de licitación para el servicio mencionado, con el objetivo de facilitar la puesta en marcha del Tren Interurbano México-Toluca. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Tipo: autobús de tránsito rápido ●  Transporte urbano tipo teleférico de la Ciudad de México ● Proyecto: Cablebús ● Actores Sociales: Gobierno de la Ciudad de México, a través de la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse). Secretaría de Movilidad, vecinos y comunidades locales. ● Presidentes y jefes o jefas de Gobierno: Ex jefa de Gobierno de la Ciudad de México, Claudia Sheinbaum Pardo. ● Periodo: 2020 – hasta la fecha ● Empresas Involucradas: <i>Leitner Ropeways, Doppelmayr, Leitner Ropeways, Doppelmayr/Garaventa, POMA</i> y Corredor de Transporte Integrado. ● Inicio de operaciones: La línea 1, que va desde Cuauhtpec hasta Indios Verdes, fue inaugurada el 3 de marzo de 2021. Desde entonces, el recorrido inició en un ramal de la estación Campo Revolución hasta la estación
--	---	---

<p>Buenavista-Lechería, seguido de la extensión a Cuautitlán en octubre del mismo año. Ferrocarriles Suburbanos estaba trabajando en la construcción de nuevas extensiones a Huehuetoca y un ramal a Xaltocán con el objetivo de expandir el Sistema 1 del Tren Suburbano hasta un total de 50 kilómetros.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Con una posible finalización en un plazo de 4 años, esta ampliación sería una gran noticia para más de 15 millones de habitantes de la zona, quienes podrían beneficiarse directamente de esta nueva infraestructura de transporte. ● 2009: En enero de 2009, la extensión del Tren Suburbano llegó hasta Cuautitlán, y se tenía previsto continuar con la construcción de nuevas ampliaciones, incluyendo una hacia Huehuetoca y un ramal hacia Xaltocán, lo que sumaría un total de 79 kilómetros para el Sistema 1 del Tren Suburbano. ● 2010-2011: Durante la administración de Felipe Calderón, en el año 2010 se anunció la ampliación de la Línea 1 del tren suburbano de Cuautitlán hasta Huehuetoca. Además, el 30 de diciembre de 	<ul style="list-style-type: none"> ● Banobras modificó la fecha de entrega de propuestas técnicas y económicas, pasando del 27 de julio al 31 de julio de 2023. A pesar de que una de las empresas solicitó una extensión de un mes, esta petición fue rechazada debido a que la fecha de inicio de operaciones del Tren México-Toluca ya está establecida y no puede ser modificada. ● Se espera que los primeros usuarios del Tren Interurbano del Valle de México puedan acceder al servicio utilizando tarjetas compatibles con los sistemas de transporte de la Ciudad de México y el Estado de México, además de poder optar por tickets unitarios con códigos QR de tiempo limitado. ● Por último, el Tren Interurbano México-Toluca, tras más de nueve años de construcción, finalmente, el presidente Andres Manuel López Obrador inauguró el viernes 15 de septiembre de 2023. En su fase inicial, el tren abrirá cuatro estaciones, que comenzarán a operar de manera parcial en el Estado de México, desde Zinacantepec hasta Lerma, pasando por las paradas en Zinacantepec, Pino Suárez/Toluca centro, Tecnológico/Aeropuerto y Lerma. ● Asimismo, se han inaugurado los primeros cuatro tramos del Tren Interurbano “El Insurgente”, que por ahora cubren solo el 	<p>Tlalpexco y tiene una longitud de 9.2 kilómetros.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● El 11 de julio se inauguró la línea 1 que recorre la estación Cuauhtepc a Indios Verdes. ● La Línea 1 está compuesta por seis estaciones: Indios Verdes, Ticomán, La Pastora, Campos Revolución, Cuauhtepc y Tlalpexco. <p style="text-align: center;"> Proyecto: Mexicable</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Actores Sociales: Gobierno del Estado de México, Secretaría de Movilidad, vecinos y comunidades locales ● Presidentes y jefes de Gobierno: Eruviel Ávila, Alfredo Del Mazo ● Periodo: 2016 – hasta la fecha ● Empresas Involucradas: POMA, Hyundai Rotem, Alstom. <p style="text-align: center;"> Proyecto: Trolebús Elevado</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Actores Sociales: Gobierno de la Ciudad de México, operadores de transporte público. ● Presidentes y jefes de Gobierno: Luis Echeverría Álvarez, Miguel de la Madrid, Carlos Salinas de Gortari,
--	--	---

<p>2011 se modificó el título de concesión del tren suburbano, ampliando su vigencia a 45 años.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 2012-2018: Al finalizar el sexenio de Felipe Calderón en 2012, se dió por concluido el proyecto del Ferrocarril Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México, quedando únicamente el tramo Buenavista-Cuautitlán. ● Ya con Enrique Peña Nieto al frente del gobierno federal, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes retomó la propuesta de ampliación del tren suburbano, la cual únicamente constaría de dos estaciones: Teoloyucan y Huehuetoca. Pero para ese entonces, ya existía un impedimento legal para que esta impresión fuese una realidad. ● 2012: En mayo de 2012, se concedió a la empresa española CAF el título para operar el tren suburbano por 30 años, reemplazando el título anterior otorgado en 2005. ● Ese mismo año, el contrato de concesión se extendió a 45 años con una condición: CAF debía aceptar prolongar la extensión del tren suburbano a Huehuetoca por 10 años, hasta 2022, y los ramales por 15 años, hasta 	<p>territorio del Estado de México, mientras que la conexión con la Ciudad de México aún está pendiente. La única parte que falta por construir es un tramo de 39 kilómetros correspondientes a la segunda etapa, que requiere una inversión de 62 mil millones de pesos para conectar las estaciones Santa Fe, Vasco de Quiroga y Observatorio.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● En su momento, la estación denominada “El Insurgente” unirá el Valle de Toluca con el Valle de México, partiendo desde Zinacantepec hasta Observatorio en la Ciudad de México, y con un tiempo de recorrido de solo 39 minutos. Esto representa un significativo ahorro de aproximadamente hora y media en el traslado para los habitantes del Estado de México. ● La segunda etapa del Tren Interurbano, conocido como “El Insurgente”, operará a partir de mayo de 2024, uniendo Lerma y Ocoyoacac en el Estado de México con la Ciudad de México. Se invertirán 62,000 millones de pesos y contará con estaciones en Santa Fe, Vasco de Quiroga y Observatorio. Las pruebas comenzarán en marzo de 2024. <p> Tren Rápido México-Querétaro</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Durante la administración foxista se retomará la opción de Texcoco. Durante su mandato en 	<p>Ernesto Zedillo, Vicente Fox, Felipe Calderón, Enrique Peña Nieto, Andrés Manuel López Obrador y Claudia Sheinbaum Pardo.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Periodo: 1979 – hasta la fecha ● Proyecto: Trolebús elevado ● Actores Sociales: Gobierno de la Ciudad de México, operadores de transporte público ● Presidentes y jefes de Gobierno: Marcelo Ebrard, Miguel Ángel Mancera, Claudia Sheinbaum Pardo, jefa de Gobierno de la Ciudad de México. ● Periodo: 2010 – hasta la fecha ● Empresas Involucradas: DINA, Volvo, Marcopolo, Caio, entre otras. <p style="text-align: center;"> Proyecto: Mexibús</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Actores Sociales: Gobierno del Estado de México, Secretaría de Movilidad, operadores de transporte público. ● Presidentes y jefes de Gobierno: Enrique Peña Nieto, Eruviel Ávila, Alfredo Del Mazo. ● Periodo: 2008 – hasta la fecha ● Empresas Involucradas: Mercedes-Benz, MAN, Volvo, Scania.
---	--	---

<p>2027. Debido a estas condiciones, durante el mandato de Enrique Peña Nieto no se llevó a cabo una licitación para ampliar el tren suburbano a Huehuetoca. Desde entonces, se han producido cambios en el otorgamiento de concesiones de transporte en México, como la revocación del contrato de concesión del tren de alta velocidad (TAV) a Querétaro al consorcio liderado por China <i>Railway Construction Company</i>.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 2014: Durante la administración de Enrique Peña Nieto en 2014, se inauguró la ampliación de la Línea 1 del Tren Suburbano, que iba de Cuautitlán a Huehuetoca. Sin embargo, durante ese mismo sexenio, se anunció la licitación del Tren de Alta Velocidad (TAV) México-Querétaro. ● Para evaluar la viabilidad del proyecto, se realizó un Análisis Costo-Beneficio, el cual planteó tres escenarios posibles de construcción. En dos de estos escenarios, se compartirán los mismos rieles con el tren suburbano en el tramo Buenavista-Huehuetoca. En el primer escenario, el tren rápido tendría sus propios rieles exclusivos paralelos a los del tren suburbano. 	<p>2001, Vicente Fox Quesada, quien fue representante del Partido Acción Nacional (PAN), propuso dos alternativas para llevar a cabo este proyecto: una consistía en ubicar la construcción en el municipio de Texcoco, en el Estado de México, mientras que la otra opción era Tizayuca, en el Estado de Hidalgo.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Los argumentos que respaldaron la elección de Texcoco fueron su vasta extensión en la zona federal del antiguo lago de Texcoco y su proximidad a la Ciudad de México (CDMX) eran factores determinantes que inclinaban la balanza a favor de Texcoco. ● En septiembre de 2014, con el regreso del Partido Revolucionario Institucional (PRI) a la presidencia después de doce años de gobierno del Partido Acción Nacional (PAN), Enrique Peña Nieto asumió la presidencia de México, ocupando el cargo desde el 1 de diciembre de 2012 hasta el 30 de noviembre de 2018. Durante su gobierno, se reactivó el proyecto de infraestructura ferroviaria que había estado suspendido, el cual tenía como objetivo la construcción del Tren Rápido de Alta Velocidad México-Querétaro. ● En esencia, el proyecto parecía muy prometedor; sin embargo, la construcción del tren nunca llegó a concretarse. En noviembre de 2014, durante la administración del 	<ul style="list-style-type: none"> ● Propietario: Gobierno del Estado de México ● Presidentes y jefes o jefas de Gobierno: Varios periodos. ● Periodo: 02 de octubre de 2010- hasta la fecha <p>✚ Proyecto: (Red de Transporte de Pasajeros) RTP</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Actores Sociales: Gobierno de la Ciudad de México, operadores de transporte público. ● Operador: Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México ● Autoridad: Sergio Benito Osorio Romero ● Tipo: servicio de autobús urbano ● Presidentes y jefes o jefas de Gobierno: Andrés Manuel López Obrador, Marcelo Ebrard, Miguel Ángel Mancera y Claudia Sheinbaum Pardo. ● Periodo: 2002 – hasta la fecha
--	--	--



<ul style="list-style-type: none"> ● En el segundo escenario, el tren rápido y el tren suburbano compartirán los mismos rieles, pero no compartirán estaciones entre Buenavista y Huehuetoca. Para evitar conflictos de itinerarios entre ambos trenes, se construirían laderos entre Fortuna, Huehuetoca y Querétaro, evitando así el paso del tren rápido por dentro de las estaciones del suburbano. ● En el tercer escenario, el Tren a Querétaro pasaría por las estaciones de Huehuetoca, Tula, San Juan del Río y Querétaro, y sería de tipo regional, es decir, contaría con más estaciones y viajaría a una velocidad de 160 kilómetros por hora. En este caso, el tren suburbano y el regional compartirán las mismas vías y estaciones hasta Huehuetoca. Los escenarios 2 y 3 permitirían construir la expansión del tren suburbano. Finalmente, el gobierno federal decidió implementar el segundo escenario y otorgó el título de concesión a un consorcio chino, pero el proyecto no prosperó, ya que el presidente Enrique Peña Nieto canceló el título de concesión días antes de haberlo otorgado. ● 2021: El 25 de agosto de 2021 se modifica el título de concesión. Se agrega la construcción, operación, explotación y 	<p>expresidente Peña Nieto, se revocó la licitación que había sido otorgada al consorcio chino denominada <i>China Railway Construction Corporation</i> (CRCC) para encargarse de la construcción del tren de pasajeros.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● A través del Plan Estratégico/Institucional, se alinearon diversos programas como el Programa Sectorial de Comunicaciones 2013-2018, expedidos por la Secretaría de Comunicaciones 2013-2018 (SCT), y el Programa Nacional de Infraestructura 2013-2018 del Gobierno de la República, para su periodo de gobierno. ● Esta decisión marcó un hito significativo en la trayectoria del proyecto, dado que mostraba el compromiso del gobierno con la modernización y expansión de las infraestructuras, así como su visión a largo plazo para potenciar el transporte y el desarrollo económico del país. ● Después de varios años de incertidumbre, en febrero de 2020, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes confirmó que la iniciativa sería retomada una vez que se completara la construcción del Tren Maya. Dos años después, el 14 de julio, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) anunció que la licitación para el proyecto se lanzaría a más tardar ese mismo año. En un contexto de 	
---	---	--

<p>prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en la modalidad de regular suburbano en la ruta Lechería-Xaltocan-Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles de 21 km. Se amplía la vigencia a 68 años.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 2022: En 2022, durante la administración de Andrés Manuel López Obrador, se iniciaron los trabajos de la Línea 1 del tren suburbano Lechería-Nuevo Aeropuerto Felipe Ángeles. Esta línea tiene una longitud de 28.00 km de vía electrificada y cuenta con seis estaciones, además de una estación intermedia. El recorrido atraviesa los municipios de Tultitlán, Tultepec, Nextlalpan y Zumpango. ● 2022: Con plena transparencia en el uso de los recursos y en un tiempo récord, el 21 de marzo de 2022, se entregó el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles en Santa Lucía. La ampliación contará con 6 estaciones entre Lechería y la terminal del AIFA. ● El proyecto contempla la construcción de seis estaciones entre Lechería y la terminal del AIFA, así como la realización de varias obras complementarias, tales como: 	<p>crisis por la pandemia del COVID-19, el 5 de octubre de 2020, el gobierno de Andrés Manuel López Obrador, en colaboración con representantes de la Iniciativa Privada, presentaron un plan de inversión del sector privado que incluía 39 proyectos, en medio de la crisis por el COVID-19.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Este proyecto se posicionó como el número 21 en el Plan y contemplaba una inversión de 51 mil 300 millones de pesos. La construcción del mismo tenía previsto comenzar en junio de 2021 bajo una concesión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCyT). De esta manera, el proyecto experimentó un nuevo impulso después de un periodo de suspensión, y se esperaba que su realización contribuirá a mejorar la infraestructura y la movilidad en la ciudad de Santiago de Querétaro y la Zona Metropolitana del Valle de México. ● El Aeropuerto de Texcoco es una de las acciones polémicas del gobierno de Andrés Manuel López Obrador, con especial énfasis durante la gestión de Enrique Peña Nieto en 2014. Ya que, en su administración se solicitó un estudio para conocer la factibilidad técnica de las operaciones simultáneas, entre el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México (AICM) y la Base Aérea Militar de Santa Lucía (BAMSL). 	
---	--	--

<ul style="list-style-type: none"> ● Cinco CETRAM's ● Nueve pasos vehiculares ● Diez pasos peatonales ● Tres viaductos ● Rehabilitación de los puentes ferroviarios existentes sobre el Gran Canal. ● Construcción de dos puentes (uno de carga y uno de pasajeros) ferroviarios sobre el Gran Canal. 	<ul style="list-style-type: none"> ● El Aeropuerto de Texcoco es una de las acciones polémicas del gobierno de Andrés Manuel López Obrador, con especial énfasis durante la gestión de Enrique Peña Nieto en 2014. Ya que, en su administración se solicitó un estudio para conocer la factibilidad técnica de las operaciones simultáneas, entre el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México (AICM) y la Base Aérea Militar de Santa Lucía (BAMSL). ● Más tarde, en 2014, el gobierno mexicano anunció la construcción de un Tren de Alta Velocidad que conectaría la Ciudad de México con Querétaro. Sin embargo, este proyecto enfrentó varios obstáculos desde su inicio. La licitación de la obra fue otorgada a un consorcio encabezado por China <i>Railway Construcción Corporación</i>, pero posteriormente se canceló debido a problemas de transparencia y falta de un debido proceso legal. ● El 2 de febrero de 2015, durante la administración de Enrique Peña Nieto, se anunció que el proyecto había sido suspendido indefinidamente debido a recortes presupuestarios. La cancelación del proyecto se debió a una serie de críticas y cuestionamientos sobre su viabilidad técnica y financiera. 	
---	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> ● El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) fue un proyecto impulsado por el gobierno de Enrique Peña Nieto 2012-2018, para construir un nuevo aeropuerto en la zona oriente de la Ciudad de México, en terrenos que antes eran parte del antiguo lago de Texcoco. Sin embargo, el proyecto fue cancelado en 2018 por el gobierno entrante de Andrés Manuel López Obrador. ● Sin embargo, desde que inició la licitación para este proyecto, existieron ciertas irregularidades, una de ellas fue que solo una empresa participó en dicha licitación. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) declaró ganador al consorcio liderado por la paraestatal <i>China Railway Construction Corporation (CRCC)</i>. ● Debido a las fuertes críticas y demandas de transparencia, el gobierno federal tomó la decisión de revocar la licitación del proyecto del tren México-Querétaro. El objetivo era asegurar la transparencia, permitir una participación más amplia de fabricantes de trenes y brindar un proceso más claro y justo. El secretario de Comunicaciones y Transportes, Pablo Suárez, anunció que se llevaría a cabo un nuevo proceso de licitación para eliminar cualquier duda o sospecha sobre la selección del proyecto. 	
--	--	--


	<ul style="list-style-type: none"> ● En un comunicado emitido el 6 de noviembre, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes señaló que el presidente de la República, Enrique Peña Nieto, decidió dejar sin efecto el fallo de la licitación para la construcción del Tren de Alta Velocidad México Querétaro. ● Durante el periodo de 2018-2024, bajo la administración de Andrés Manuel López Obrador, se llevó a cabo la continuación de la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) en Texcoco. Si bien, también se planteó la posibilidad de cancelar el proyecto. ● Se hizo referencia a la posibilidad de alianzas entre los grupos opositores al proyecto, lo cual podría representar un desafío delicado. Se resaltó el tema del “modelo hídrico e inundaciones” como un posible riesgo para la construcción del megaproyecto, que actualmente se conoce como el Aeropuerto Internacional Benito Juárez (AICM). ● A pesar de los beneficios potenciales que se esperaban del Tren de Alta Velocidad México-Querétaro, incluyendo la reducción de los tiempos de viaje y el impulso económico en la región, el proyecto fue cancelado debido a preocupaciones sobre la transparencia en el proceso de licitación y el costo del proyecto. 	
--	--	--


	<p> Nuevo Aeropuerto Felipe Ángeles (NAIFA)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Empresas involucradas: AEROPUERTO INTERNACIONAL FELIPE ÁNGELES, S.A. DE C.V., es una empresa estatal mayoritaria del Gobierno Federal. <p> ANTECEDENTES</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 25 al 28 de octubre de 2018: Consulta Nacional sobre el destino de la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM). El 70% de los participantes votaron por iniciar la construcción de Santa Lucía. ● 20 de diciembre de 2018: El presidente de la República, Andrés Manuel López Obrador, anunció que la construcción del nuevo Aeropuerto Internacional ubicado en Santa Lucía quedaría a cargo de la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA). ● 27 de diciembre de 2018: El Consejo de Administración del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) determinó por diversas causas de interés general la terminación anticipada de los contratos, convenios, adquisiciones y otras operaciones relacionadas con el proyecto denominado Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad 	
--	---	--

	<p>de México (NAIM) que se ubicaría en Texcoco.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 22 de enero de 2019: Se autoriza la integración del Agrupamiento de Ingenieros “Santa Lucía”, para la construcción del AISL. ● 10 de febrero de 2019: El presidente de la República anunció que el Nuevo Aeropuerto en Santa Lucía llevará el nombre del general Felipe Ángeles en honor a su ejemplo humanista y militar. ● 2 de abril de 2019: La SEDENA asume la responsabilidad total del proyecto del AISL. ● 29 de abril de 2019: El presidente de la República en su carácter de comandante Supremo de las Fuerzas Armadas, presidió la Ceremonia de Inicio de Estudios Previos y Trabajos Preliminares en el Campo Militar No. 37-D (Santa Lucía, Estado de México). ● 17 de octubre de 2019: El presidente de la República Andrés Manuel López Obrador, dio el banderazo de salida a obras de aeropuerto en Santa Lucia. ● 16 de diciembre de 2019: Se inició el traslado de material pétreo, piedra basalto, acero y eléctrico del “Polígono de Texcoco” al “Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles” 	
--	--	--


	<p>(A.I.F.A.), ubicado en Santa Lucía, Estado. México.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 14 de diciembre de 2020: Se publicó en el D.O.F. La resolución por la que se autoriza la construcción de una Empresa de Participación Estatal Mayoritaria denominada Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, S.A. de C.V., misma que estará agrupada en el sector coordinado por la Secretaría de la Defensa Nacional. ● 10 de febrero de 2021: El presidente de la República inauguró la primera pista de la base militar del aeropuerto Felipe Ángeles. ● 18 de febrero de 2021: Se publicó en el D.O.F. la declaratoria de la Causa de Utilidad Pública de 109-66-87.671 hectáreas de terrenos de propiedad privada, que serán destinados para la construcción del Aeropuerto Internacional Civil y Militar “General Felipe Ángeles”, ubicado en Santa Lucía, Edo. de México. ● 18 de agosto de 2021: Las Secretarías de la Defensa Nacional y de Comunicaciones y Transportes, hacen del conocimiento que esta fecha, el C. General Luis Cresencio Sandoval González y el Ingeniero Jorge Arganis Diaz Leal, titulares de ambas dependencias, acompañados de funcionarios civiles, 	
--	---	--

	<p>presidieron la Ceremonia de la entrega oficial del Título de Concesión para que la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, S.A de C.V., administre y opere el citado aeropuerto.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 5 de diciembre de 2021: El presidente Andrés Manuel López Obrador realizó un recorrido de supervisión de obras para la movilidad de las y los usuarios del Nuevo Aeropuerto Internacional General Felipe Ángeles. ● 17 de marzo de 2022: El director general, Isidoro Pastor Román, en conferencia de prensa matutina con el presidente Andrés Manuel López Obrador del AIFA, presentó las rutas de transporte público hacia el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles. ● 18 de marzo de 2022: El presidente Andrés López Obrador anunció el servicio de taxis aéreos para trasladarse de la Ciudad de México al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) en Santa Lucía, Estado de México. ● 21 de marzo de 2022: El Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles inició operaciones. ● 11 de mayo de 2022: El presidente Andrés Manuel Obrador sostuvo que el Gobierno de México garantiza la seguridad de los usuarios 	
--	--	--

	<p>de los aeropuertos Internacional Felipe Ángeles (AIFA) y de la Ciudad de México (AICM).</p> <p> Tren Interoceánico del Corredor del Istmo de Tehuantepec</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inauguración: El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec es un proyecto de gran relevancia, con una historia significativa que se remonta a su inauguración el 23 de enero de 1907. • Con el paso de los años, se llevó a cabo la licitación para los polos de desarrollo en el Corredor Interoceánico, en la cual participaron tres empresas: Mota Engil, Grupo Constructor Urcedic y Profharmax en asociación con Transportadora Comexsa. • El 14 de junio de 2019, se anunció en el Diario Oficial de la Federación (DOF), el Decreto por el que se crea el Organismo Público Descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. • Un año después, el Consejo de Administración de este Organismo Descentralizado, celebró cuatro sesiones ordinarias con fechas 20 de enero, 10 de julio, 28 de octubre y 18 de diciembre de 2020 y no llevó a cabo ninguna sesión extraordinaria. 	
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none">• El 2 de marzo de 2020, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el Estatuto Orgánico del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, y el 14 de agosto de 2020, también en el DOF, se divulgó el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec.• En la actualidad, el ferrocarril cruza el Istmo de Tehuantepec, conectando Coatzacoalcos, Veracruz, con Salina Cruz y Oaxaca, siendo esta última la primera ciudad que entrará en operaciones. Asimismo, se prevé una conexión con el Tren Maya, conforme a los planes establecidos en colaboración con la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena). Este esfuerzo conjunto involucra a diversas secretarías, instituciones del gobierno federal, así como a autoridades estatales y locales, cubriendo un extenso recorrido desde Campeche hasta Cancún. <p style="text-align: center;"> Tren Maya</p> <ul style="list-style-type: none">• El Tren Maya es un proyecto impulsado por el Gobierno de México. Esta iniciativa, encabezada por la actual administración federal, tiene como objetivo principal establecer un servicio de transporte férreo que conecta las principales ciudades y zonas turísticas de la península de Yucatán.	
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> • El presidente electo, Andrés Manuel López Obrador, propuso que el Tren Maya conectará a cinco estados: Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. • En el proyecto del Tren Maya liderado por la Cuarta Transformación de Andrés Manuel López Obrador, participan empresas destacadas como China <i>Communications Construction Group</i> (CCCCG), Acciona, Grupo Carso y la empresa portuguesa china Mota-Engil México SAPI de C.V. en convenio con China <i>Communications Construction Company</i> LTD, Grupo Cosh S.A. de C.V. Eyasa S. de R.L de C.V y Gavil Ingeniería S.A. • Con tres distintivos modelos de trenes que incluyen el Xiinbal, con sus ventanas panorámicas; el Janal, diseñado para la degustación de platillos y bebidas típicas; y el P'atal, que ofrece camarotes para rutas de larga distancia, la travesía del Tren Maya se divide en siete tramos: <ul style="list-style-type: none"> • Tramo 1: Desde Palenque, Chiapas, hasta Escárcega, Campeche. • Tramo 2: Desde Escárcega hasta Calkiní, Campeche. • Tramo 3: Desde Calkiní, Campeche, hasta Izamal, Yucatán. • Tramo 4: Desde Izamal, Yucatán, hasta Cancún, Quintana Roo. • Tramo 5: Desde Cancún hasta Playa del Carmen, Quintana Roo. 	
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Tramo 6: Desde Tulum hasta Chetumal, Quintana Roo. • Tramo 7: Desde Chetumal, Quintana Roo, hasta Escárcega, Campeche. • Esta ruta atravesará 40 municipios y 181 localidades distribuidas en tres vastas regiones: Selva, Caribe y Golfo. En su totalidad, se completará con 21 estaciones principales y 14 paraderos. • En este contexto, durante una conferencia de prensa matutina, el presidente Andrés Manuel López Obrador anunció que el Gobierno de México está supervisando el inicio de las operaciones de la primera fase del Tren Maya para el viernes 15 de diciembre de 2023, cubriendo la ruta desde Campeche hasta Cancún. La prestación del servicio del Tren Maya se llevará a cabo en dos fases adicionales: el 31 de diciembre de 2023 se abrirá la ruta de Cancún a Palenque, y se espera que la apertura total se realice a finales de febrero de 2024. •  Proyectos de Infraestructura de Trenes de Pasajeros de Claudia Sheinbaum Pardo • Durante una conferencia de prensa el 10 de julio de 2024, Claudia Sheinbaum Pardo, virtual presidenta electa de México, anunció los planes de su administración para impulsar los trenes de pasajeros en el país y aseguró que dará 	
--	---	--

	<p>continuidad a los proyectos ferroviarios del presidente Andrés Manuel López Obrador. Sheinbaum tiene previsto comenzar, desde el primer día de su gobierno, la construcción de tres rutas de trenes: Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA)-Pachuca, México-San Luis Potosí-Monterrey-Nuevo Laredo y México-Querétaro-Guadalajara.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estas rutas sumarán más de 1,200 km y aprovecharán derechos de vía existentes. Además, informó que en su sexenio se conectará el Tren Interoceánico con Dos Bocas y se trabajará en la conexión del Tren Maya con Puerto Progreso, tanto para carga como para pasajeros. Estos proyectos forman parte de los “100 pasos para la Transformación” y se desarrollarán del 1 de octubre de 2024 al 17 de mayo de 2029, beneficiando a numerosas comunidades a lo largo de sus trayectos. • En particular, el tramo de 1,143 km entre México y Nuevo Laredo contará con una inversión de 400,000 millones de pesos y se espera que fomente el desarrollo económico y la conectividad regional. 	
--	--	--

Fuente: Elaboración propia. Recopilación documental. *Los grandes eventos-cronología de los proyectos de movilidad ferroviaria y otros proyectos de movilidad urbana en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).*

Cuadro 4. Comparativo de autoridades federales y empresas que participaron en la construcción del proyecto del Tren Sistema 1, Buenavista - Cuautitlán-Huehuetoca del Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México

ACTORES INVOLUCRADOS DE LOS FERROCARRILES SUBURBANOS E INTERURBANOS	ÁREAS RESPONSABLES, DEPENDENCIAS GUBERNAMENTALES Y PRESIDENTES DE LA CDMX	EMPRESAS CONCESIONARIAS	SIGLAS	ESTACIONES DEL TREN SUBURBANO
<p>-Max Noria, director de Comercialización y Administración de Riesgos de Ferrocarriles Suburbanos.</p> <p>-Gustavo Vallejo, director general de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la SICT.</p> <p>- Manuel Gómez Parra, director general de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la SICT.</p> <p>-Jorge Nuño Lara, secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.</p> <p>- General Luis Cresencio Sandoval González, secretario de la Defensa Nacional (SEDENA); el director general del AIFA, Gral. Brig. Ret.</p>	<p>- Promotores/convocantes: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).</p> <p>-Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT).</p> <p>-La organización gubernamental, Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena).</p> <p>-Área responsable: Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal.</p> <p>Tipo de proyecto: Público/Privado.</p> <p>- A través de <i>COMMUTER</i></p>	<p>Concesionario: Ferrocarriles Suburbanos SAPI (CAF, Omnitren y FONADIN)</p>	<p>-SAPI: Sociedad Anónima Promotora de Inversión.</p> <p>-CAF: Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (empresa española).</p> <p>-Omnitren</p> <p>-Banobras: Banco Nacional de Obras y Servicios.</p> <p>-Finfra: Fondo de Inversión en Infraestructura.</p>	<p>El Sistema 1 del Tren suburbano Buenavista- Cuautitlán cuenta con siete estaciones:</p> <p>-Buenavista -Fortuna -Tlalnepantla -San Rafael -Lechería -Tultitlán -Cuautitlán</p> <p>El tren contará con seis estaciones del Tren Suburbano que llegan al AIFA:</p> <p>- Cueyamil -Los Agaves -Nextlalpan</p>

<p>Isidoro Pastor Román; y el Gobernador Constitucional del Estado de México, Alfredo del Mazo Maza, el secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), Jorge Nuño Lara.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Secretario de Comunicaciones y Transportes, Luis Téllez. - Subsecretario de Infraestructura de la Secretaría de Obras y Servicios de la capital de la SOBSE, Luis Francisco Deya Oropeza. - Secretario de Obras y Servicios, Jesús Antonio Esteva Medina - Secretario de Obras y Servicios, Andrés Lajous Loaeza. - Gerardo Ruiz Esparza, exsecretario de Comunicaciones y Transportes. 	<p><i>RAIL DEMAND STUDY FOR THE BUENAVISTA-HUEHUETOCA LINE</i>, con asesoría de Moshe Ben Akiva, profesor del Instituto de Tecnología de Massachusetts.</p>		<p>-FONADIN: Fondo Nacional de Infraestructura.</p> <p>-Ferrocarriles Nacionales de México</p>	<p>-Jaltocan -Teyahualco -Prado Sur</p>
--	---	--	---	---

<ul style="list-style-type: none"> - Jesús Felipe Verdugo López subsecretario de Infraestructura de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. - Javier Jiménez Espriú, ex titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. - Pablo Suárez, director de Transporte Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes - Yuriria Mascott Pérez, subsecretaria De Transportes - Federico Patiño Márquez, director general del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México. - Jesús Esteba, secretario de Obras y Servicios de la Ciudad de México. 				
--	--	--	--	--

<ul style="list-style-type: none"> - Jorge Mendoza Sánchez, director general del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras). - Andrés Arias, subdirector de Movilidad del puerto aéreo. 				
	<p>-Para su construcción, trabajaron en conjunto el Gobierno Federal, el Estado de México y los municipios y delegaciones involucradas.</p>			
	<ul style="list-style-type: none"> - Los presidentes de la CDMX que tuvieron a cargo del proyecto del tren ferroviario fueron: - Ernesto Zedillo Ponce de León, 1994 y 2000. -Vicente Fox Quesada, 2000-2006. 			

	<p>-El gobernador del Estado de México, Arturo Montiel Rojas, 1999-2005.</p> <p>-Felipe Calderón Hinojosa, 2006-2012.</p> <p>-Enrique Peña Nieto, 2012-2018.</p> <p>-Andrés Manuel López Obrador, 2018-2024.</p>			
--	--	--	--	--

Fuente: Elaboración propia. Recopilación documental. *Comparativo de autoridades federales y empresas que participaron en la construcción del proyecto del Tren Sistema 1, Buenavista - Cuautitlán-Huehuetoca del Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).*