



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

Unidad Xochimilco

División de Ciencias y Artes para el Diseño

Maestría en Ciencias y Artes para el Diseño

Nombre del área de concentración:

Investigación y Gestión Territorial

**“Universitarios en Movilidad: de Texcoco e Ixtapaluca a la Universidad
Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco, 2013-2015”**

**Idónea comunicación de resultados que para obtener el grado de Maestría
presenta:**

Sergio Daniel Hernández Trejo

Tutor: Dra. Blanca Rebeca Ramírez Velázquez

Coordinador de Área: Dr. Emilio Pradilla Cobos

Ciudad de México, noviembre 2016.

Introducción	4
Capítulo 1	
El contexto de la Movilidad Metropolitana	
1.1 Texcoco e Ixtapaluca en la Zona Metropolitana del Valle de México	8
1.2 Importancia económica y cercanía de Texcoco e Ixtapaluca	16
1.3 Soportes de la Movilidad de Texcoco e Ixtapaluca	22
1.4 Tendencias Educativas de Universitarios	26
· Instituciones y Equipamiento Educativo	28
· Nivel Educativo	31
1.5 Formas de Movilidad de Estudiantes Universitarios	35
Capítulo 2	
Valoración de la Movilidad de los Estudiantes Universitarios de Texcoco e Ixtapaluca	
2.1 Formas de movilidad (Transporte Público y Privado)	38
2.2 Ruta de autobús Texcoco e Ixtapaluca - UAM-X	42
2.3 Diversidad de Costo y Tiempo de la Movilidad	50
2.4 Riesgos asociados con las formas de movilidad	53
2.5 Apoyos municipales para la movilidad	55
Capítulo 3	
Impactos sobre Calidad de Vida	
3.1 Calidad de Vida y Movilidad	64
3.2 Impacto de la Movilidad en:	71
· La Familia	
· El estudio	
· Entorno Escolar	
· Recreación	
· Tiempo y Costo	
Reflexiones finales	76
Referencias Bibliográficas	81
Anexos	90

Índice de mapas cuadros e ilustraciones

En capítulo 1:

Crecimiento poblacional del Distrito Federal de 1990 al 2015	11
Cuadro 1: Población total y superficie en el Estado de México y en las Regiones III y XI, 1990-2010	17
Cuadro 2; Distancia de los municipios de las Regiones III y XI respecto de importantes centros urbanos	19
Cuadro 3: Porcentaje de población por nivel de Instrucción en el Estado de México y en las Regiones III y XI, 2000-2010	20
Cuadro 4: Viajes por propósito del viaje en los municipios de las Regiones III y XI del Estado de México	20
Cuadro 5: Viajes con destino el Distrito Federal de los municipios de las Regiones III y XI del Estado de México	21
Cuadro 6: Universidades Públicas y privadas de los municipios de las Regiones III y XI del Estado de México	30
Cuadro 6.1: Nivel Superior en el Estado de México y en las Regiones III y XI del Estado de México.	32
Cuadro 7: Programa "Unidos por los jóvenes universitarios" Municipio de Texcoco, Estado de México	33
Cuadro 8: Matricula de estudiantes de Texcoco	34
Imagen 1: Conformación de la Zona Metropolitana del Valle de México	14
Imagen 2: Trayectos de Autobuses exclusivos de universitarios	25

En capítulo 2:

Imagen 2: Trayectos de Autobuses exclusivos de universitarios	47
Cuadro 7: Programa "Unidos por los jóvenes universitarios" Municipio de Texcoco, Estado de México	60
Cuadro de respuestas de usuarios de transporte exclusivo de universitarios de Texcoco e Ixtapaluca	63

En capítulo 3:

Imagen 4: Lugares de mayor conflicto vial	66
---	----

Introducción

La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), está conformada por 16 delegaciones del Distrito Federal, 59 municipios conurbados del Estado de México y un municipio conurbado del estado de Hidalgo. Entre estos municipios se encuentran Texcoco de Mora e Ixtapaluca.

La distancia que existe relativamente próxima entre los municipios de Texcoco de Mora (31 km) e Ixtapaluca (29 km), con la parte central de la Ciudad de México, origina que parte de la población de estos municipios, se movilicen a la ciudad principalmente por motivos de empleo y de estudios a nivel superior.

La movilidad que se da entre los municipios y la ciudad de México, generó la conformación de un sistema de transporte de pasajeros urbano regional, sin embargo las condiciones actuales de la estructura urbana que caracteriza a los municipios de Texcoco e Ixtapaluca, presentan desventajas en la circulación del transporte público para acceder al lugar de destino, tal es el caso de los estudiantes universitarios que se desplazan diariamente hacia los centros de estudios, ya sea por medio del transporte público o por el servicio de transporte exclusivo de universitarios.

La presente investigación tiene por objetivo analizar las implicaciones de la movilidad y la accesibilidad cotidiana, de estudiantes de la Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Xochimilco (UAM-X), provenientes de los municipios de Texcoco e Ixtapaluca, en el transporte público y transporte exclusivo de universitarios.

En este estudio, se hace una diferenciación entre universitarios que utilizan el transporte público con aquellos que utilizan el transporte exclusivo de universitarios; estos últimos son los que nos interesan en la presente investigación, para conseguir diferenciar entre otras características, los beneficios, las ventajas, el tiempo y el costo del desplazamiento, pero sobre todo, conocer qué efectos tiene esta forma de movilidad, en el desempeño académico y en la calidad de vida de los estudiantes.

La importancia de trabajar las implicaciones de la movilidad y la accesibilidad de estudiantes de Texcoco de Mora e Ixtapaluca, surge con la finalidad de dar cuenta de la forma cómo se vincula el desplazamiento de estudiantes universitarios, frente a la falta de medios de transporte, que permitan la accesibilidad directa de los municipios con la Ciudad de México.

El período que comprende la investigación, es de enero de 2013 a diciembre de 2015, lapso de tiempo en que las administraciones municipales atendieron el problema de movilidad metropolitana de los estudiantes universitarios. En el caso particular de Ixtapaluca, la fecha de inicio de dicha ruta del autobús exclusivo a universitarios para la UAM-X fue gestionada por el gobierno municipal al inicio de su administración en el 2013. En Texcoco se tiene este transporte exclusivo de universitarios aproximadamente desde el año 2010.

Las preguntas que guiaron la investigación son: ¿Cuáles son las formas de movilidad de estudiantes universitarios de Texcoco e Ixtapaluca?, ¿Qué repercusiones tiene el tiempo y el costo en el proceso de desplazamiento para los universitarios?, ¿Qué impactos tiene el transporte exclusivo de universitarios, sobre la calidad de vida de los universitarios?, ¿Qué porcentaje del ingreso mensual se designa para el traslado?, ¿Por qué razón surgen rutas de transporte directo, a UAM-X?

Como estrategia metodológica se realizaron 25 entrevistas a los usuarios del transporte exclusivo de universitarios de Texcoco y 39 entrevistas a los usuarios del transporte exclusivo de universitarios de Ixtapaluca, además de 15 entrevistas a usuarios de transporte público de Texcoco e Ixtapaluca que de igual manera acudían a estos centros universitarios.

La investigación está organizada en tres capítulos, en el primero se analiza el contexto de la movilidad metropolitana, así como, la importancia de Texcoco e Ixtapaluca en la estructura de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).

En el segundo, se valora la movilidad de estudiantes universitarios, a través del análisis de las entrevistas y pláticas que se sostuvieron con usuarios del transporte exclusivo de universitarios de Texcoco y de Ixtapaluca.

En el tercero y último capítulo, se analiza el impacto de la movilidad en la calidad de vida de los estudiantes que usan el transporte universitario. Concluyo con las reflexiones finales.

Capítulo 1

El contexto de la Movilidad Metropolitana

1.1 Texcoco e Ixtapaluca en la Zona Metropolitana del Valle de México.

La Zona Metropolitana del Valle de México enfrenta un acelerado proceso de metropolización, en el cual al incorporar a municipios conurbados del Estado de México se conforma la zona metropolitana más grande del país.

La Zona Metropolitana del Valle de México es el principal escenario económico y social del país y lo será al menos, por unos años más, pues cabe mencionar que el Estado de México es la entidad más poblada, seguida por el Distrito Federal.

Este desigual crecimiento en la Zona Metropolitana del Valle de México ha generado una concentración poblacional en un área limitada, lo que encuentra su relación en la creciente y hasta mayoritaria participación en las actividades económicas (industrial y de servicios), por ser sede del gobierno federal y por concentrar los más reconocidos centros educativos públicos del país. La ZMVM fue el espacio más dinámico de la economía nacional, tanto durante el periodo del modelo de sustitución de importaciones como en el desarrollo del mercado interno, todo ello apoyado fuertemente por esquemas de protección gubernamental (Iracheta, 2010:153).

La autora Blanca Ramírez hace mención de autores como Guillermo Olivera y Julio Guadarrama quienes dividen la región centro del país en dos: uno es el núcleo urbano industrial primario, que incluye el Distrito Federal y el Estado de México; otro es la periferia regional, donde concentran al resto de las entidades de la región centro (Olivera y Guadarrama, 2002:141-194), por otro lado, Javier Delgado (1991:218) argumenta que a partir de la modernización industrial de los años cincuenta, surge la ciudad de México como la primera megalópolis de un país de la periferia capitalista, y le asigna una dimensión de proceso de larga duración en su conformación, contrario a esto el autor Gustavo Garza argumenta que la megalópolis existe desde los años ochenta, a partir del traslape funcional del nodo de la Marquesa en el municipio de Huixquilucan, pues éste puede pertenecer indistintamente tanto a la Zona Metropolitana del Valle de México como a la Zona Metropolitana de Toluca.

Si bien, la integración de nuestras metrópolis al sistema de acumulación y a la red mundial de ciudades cada vez es más notable. Si de alguna manera nuestras grandes urbes siguen siendo dependientes del mundo desarrollado y conservan su carácter periférico, también ellas se afirman en la escena internacional como focos de enlace con el sistema mundial.

Resulta evidente la manera en que algunas zonas metropolitanas de América Latina, se insertan en la dinámica mundial y forman parte activa de la red de ciudades donde se produce el proceso de acumulación de capital global. Como había mencionado anteriormente, el término generalmente se asocia con el número de habitantes de ese territorio, con espacios aglomerados y caóticos, donde la pobreza, el sector informal precario y la violencia se hacen presentes (Negrete; 2002).

Algo muy cotidiano y que podemos constatar es que para llegar a la zona de vanguardia de la Ciudad de México donde se agrupan los centros corporativos, comerciales y universitarios más importantes no sólo del país sino también de América Latina, tenemos que atravesar caminos sin pavimento, rodeados de hogares autoconstruidos de manera irregular, donde el hambre, el hacinamiento, la miseria y la pobreza son una práctica habitual.

Es necesario contemplar las diferentes escalas territoriales inmersas en la movilidad, es por eso, que en cuanto a la escala metropolitana es conveniente dejar en claro que este término metropolitano se ha tomado como el lugar donde se concentran las actividades económicas y políticas y a medida que una gran metrópoli va creciendo en población, también lo hace en tamaño y espacialmente.

De igual modo, este proceso de expansión territorial de las metrópolis más allá de sus límites político-administrativos, da lugar a la conformación de un gran y único aglomerado urbano, llamado área metropolitana.

En ese contexto otro término que es primordial abordar cuando se habla de movilidad, es el de megalópolis, que debemos considerar que hace referencia a una gran área urbana constituida por la unión de dos o más áreas metropolitanas, ya que cumple importantes funciones como centro gubernamental, financiero, educativa, y de medios de comunicación. Es por eso que los dos términos son abordados considerando diferentes aportaciones de autores nacionales y extranjeros que abonan a la finalidad de este trabajo.

Por consiguiente, en cuanto al proceso que da origen a la conformación de la megalópolis, se pueden identificar varias visiones, cada una con variantes.

La primera contiene una crítica muy válida a la centralidad que ejerce la ciudad de México como eje del país y de la región megalopolitana (Serrano, 1989; 1996:9, en Ramírez, 2010:25) donde la ciudad de México se complementa con una periferia que la circunda; la segunda crítica es de Sánchez (2002), menciona que es posible analizar el crecimiento megalopolitano como un sistema de ciudades que conforman un “todo que funciona de manera jerarquizada, estructurada y dinámica”, evaluar el número de habitantes en los centros urbanos existentes, de los cuales, jerárquicamente, uno es central y el resto se articula por rangos dependiendo de su tamaño se prioriza el estudio de las llamadas mega ciudades, asociadas con las concentraciones que varían entre seis y ocho millones de habitantes o más, ubicándolas generalmente como ciudades globales en la búsqueda de las nuevas formas territoriales que caracterizan la “nueva etapa de su desarrollo”; la tercera crítica va enfocada a la mega ciudad, por lo cual se le adscribe la dimensión de magnitud y crecimiento, y tiene escala metropolitana y no regional; la cuarta crítica relaciona la forma urbana con la tecnología, acepta que hay una correlación entre la denominación aplicada en diversos momentos históricos y las configuraciones espaciales urbanas que de ellas resultan (Hiernaux, 1996:3).

Con el proceso de metropolización de la ciudad de México se identifican cinco grandes ejes de desarrollo con direcciones hacia el oriente, el noreste, el noroeste, el poniente y el sur. El eje de desarrollo más importante a nivel metropolitano se dirige hacia el Oriente siguiendo las carreteras a Puebla y los terrenos planos que han separado a la ciudad de la Sierra de los Volcanes.

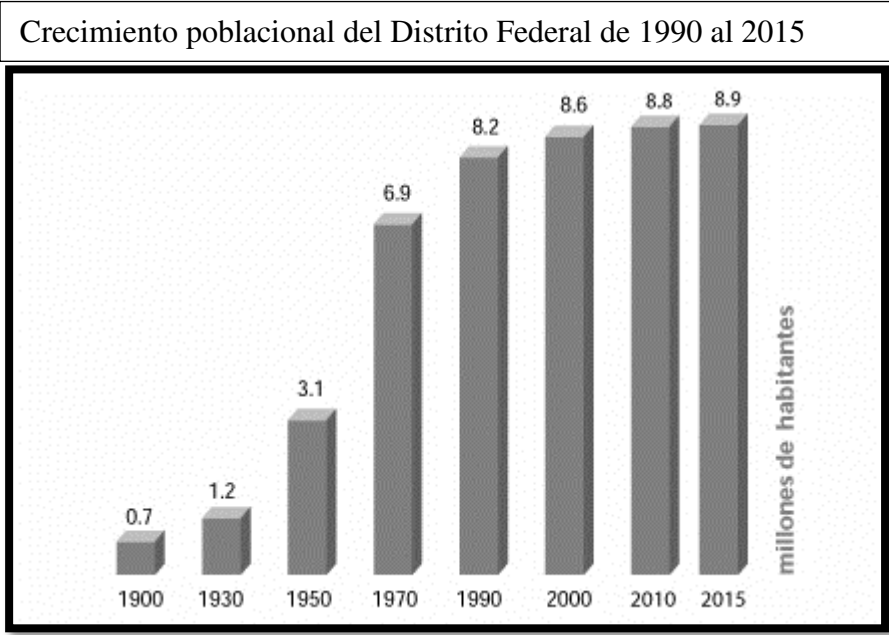
El eje de desarrollo que nos atañe para la presente investigación se dirige al Noreste Chicoloapan e Ixtapaluca en este eje el proceso de metropolización presenta una secuencia territorial distinta. No lineal ese salto en la secuencia se debió a la puesta en marcha por parte del Gobierno del Estado de México de una política de apoyo a la instalación de actividades fabriles en su territorio lo que junto con las restricciones impuestas en el D.F. respecto a la construcción de industrias en la misma década de los 50's forjó la urbanización dispersa del eje a lo largo de la actual Vía Morelos y las carreteras federales y de cuota a Pachuca (Terrazas; 1995:34).

El crecimiento demográfico de la metrópoli supone un crecimiento proporcional de su mancha urbana, ésta es la base física de la ciudad y está conformada por una compleja amalgama de viviendas, edificaciones comerciales, industriales y de

servicios, vialidades, equipamientos e infraestructura que en conjunto se constituye en el más complejo artefacto que México ha construido en toda su historia.

Cuando algunas de las ciudades del sistema se localizan dentro de una misma región y observan una elevada interacción en términos del flujo de mercancías y personas, se dice que conforman un subsistema urbano, tal es el caso de Hidalgo, Tlaxcala, Puebla, Morelos, Estado de México y últimamente con Querétaro se presenta esta elevada interacción.

La población ha modificado sus asentamientos en los últimos 20 años, desplazándose de las Delegaciones centrales, a las periféricas y hacia los municipios conurbados del Estado de México ubicados al norte de la ciudad, alejándose así de las zonas mejor dotadas de infraestructura vial y generando con ello, nuevas demandas de transporte y vialidad. Un Ejemplo de ello es la Urbanización que presentan los municipios del Oriente del Estado de México en especial Texcoco e Ixtapaluca.



FUENTE: INEGI. Censos de población 1990-2010, INEGI. Encuesta Intercensal 2015.

En México más de la mitad de la población radica en territorios metropolitanos donde confluyen al menos dos o más municipios que deben ponerse de acuerdo para establecer una planeación estratégica común, para la prestación de determinados servicios públicos, la realización de obras y proyectos en conjunto o la coordinación administrativa entre ellos y con el gobierno federal.

A partir de los ochenta, las políticas nacionales orientaron a la economía mexicana al exterior; el resultado estas políticas en la estabilidad económica de la Zona Metropolitana del Valle de México fue la pérdida de ritmo de crecimiento y de participación en el producto nacional (Iracheta, 2010:159).

En el siglo XX se consolidó la Zona Metropolitana como el espacio para la reproducción social y económica, porque, es a través de la industria la forma de producir bienes que posibilita el crecimiento del capital, en el campo también, pero la ganancia es menor, porque la transformación de las materias primas el proceso de transformación incorpora valor a esos bienes originarios y eso hace que tengan un precio mayor en el mercado.

El papel que juegan los servicios en la ciudad -como el servicio de transporte eje central de este trabajo-, favorecen la reproducción, un ejemplo sería el agua potable es un servicio que toda la población requiere, al mismo tiempo sirve para la reproducción del capital, ya que por ejemplo los servicios de alimentos necesitan agua, el hotelería necesita agua, hospitales, de igual manera el servicio de la energía eléctrica favorece a la población, pero también al capital.

Es también aquí donde el autor Pradilla menciona que podemos observar ese cambio del campo a la ciudad debido a esta migración masiva que se estaba realizando a inicios de los 80's, a causa de que el campo estaba en desventaja frente a los grandes capitales que traían maquinas que sustituían la mano de obra, aceleraba la producción y generaba mayores ganancias (Pradilla; 2009:41).

Para el caso de México, el factor clave dejo de ser la exportación de productos agropecuarios y mineros; en México, el campo y la población rural se estancan y se insertan en el olvido, a consecuencia de diversos factores, entre ellos la aplicación de políticas neoliberales, la integración de las regiones a la globalización capitalista, la crisis y el estancamiento del sector agrario, la privatización de la propiedad ejidal, la apertura comercial y la inclusión de la producción agropecuaria en el proceso de reducción y eliminación de aranceles de los años 80's.

La Ciudad de México ha sido durante buena parte de la historia del México independiente, su principal centro económico, esto porque los productos agropecuarios como los obrajes eran bienes de consumo cuyo principal punto de comercio era la Ciudad de México. Las cuatro calzadas principales, apuntaban a los cuatro puntos cardinales. La primera, calzada Iztapalapa, era la entrada principal que comunicaba con los pueblos del sur. La segunda se dirigía al poniente, con dirección

a Tacuba. La tercera corría hacia el norte por la actual calle de Argentina y por la última, se iba al oriente por las actuales calles de Guatemala, hasta el embarcadero de Texcoco.

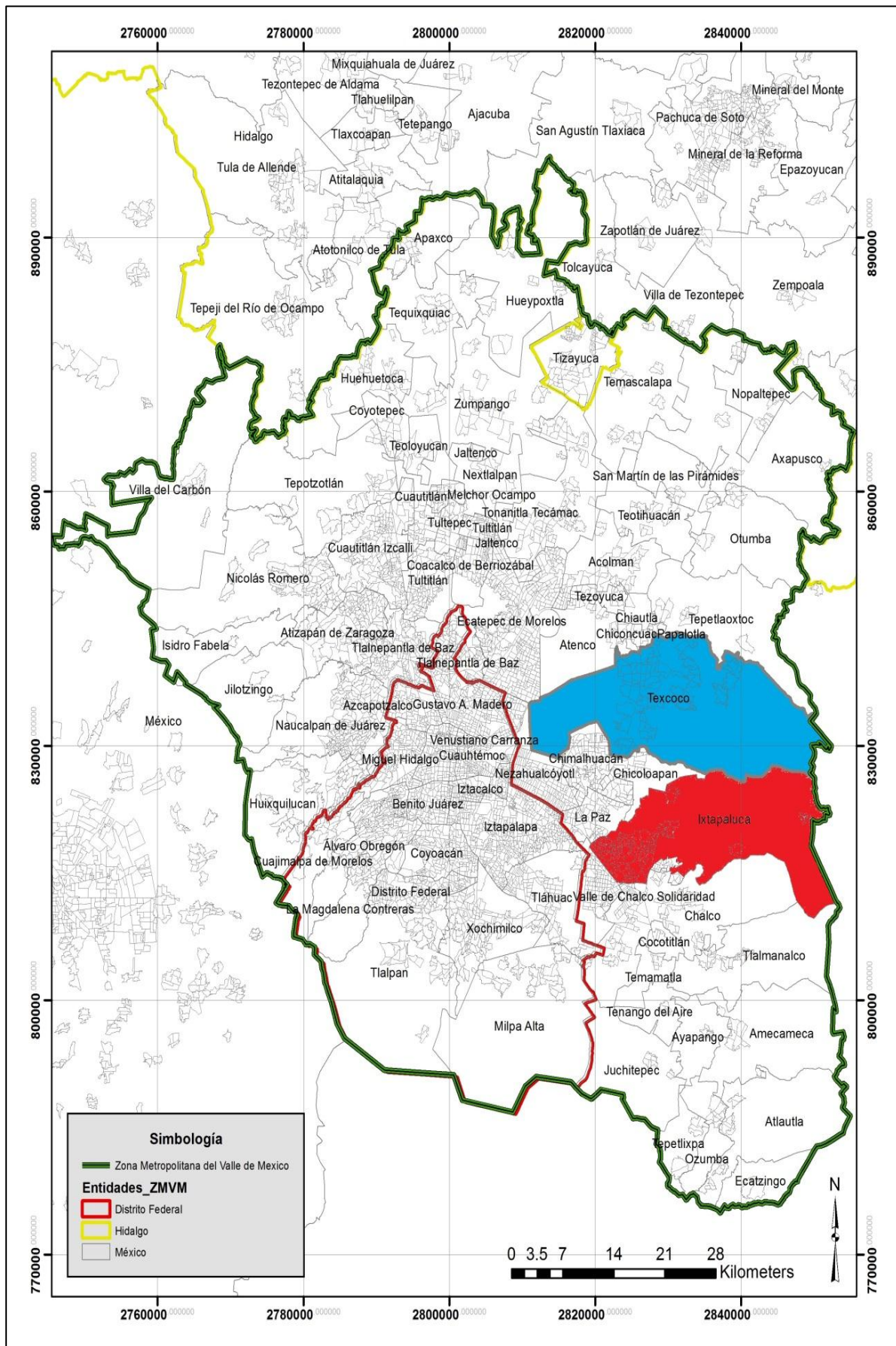
Con una población creciente, para principios del siglo XIX, en la ciudad se contaba ya con 160 mil habitantes y circulaba gran cantidad de vehículos. Formándose así la que hoy conocemos como la periferia reconocida por algunos autores (Javier Delgado, 2003:15 y Antonio Rosique, 2006:53) como corona regional, periferia metropolitana o suburbio se ha convertido en el centro de atención del modelo sustentable y patrimonialista de la metrópoli, pues como se argumentó anteriormente es ahí donde se encuentran tanto los espacios de posible crecimiento como los recursos que permitirán sostener el desarrollo en el presente y futuro a partir de su aprovechamiento sustentable o patrimonial y su conservación.

La periferia es ahora el territorio preferido para localizar los elementos naturales necesarios para lograr la sustentabilidad de la metrópoli, partiendo también por la lógica que nos indica que ya en la periferia no existen espacios que permitan esta sustentabilidad dependiendo de los municipios conurbados.

La ciudad de México, durante los años 40's y 50's, comenzó a expandirse notablemente hacia el exterior debido a la migración de esos años a esta zona, creando con el tiempo una periferia como lo fueron en su momento algunas zonas de las delegaciones: Iztacalco o Iztapalapa; por mencionar las de la zona oriente. Ya en los años 70's, estas zonas se construyeron como parte integral de la zona urbana de la ciudad de México. Por lo tanto, al paso del tiempo, la expansión de la mancha urbana se dirigió a ciertos municipios del estado de México, como Naucalpan, Ecatepec, Tlalnepantla, Netzahualcóyotl, y posteriormente hacia Chalco, Ixtapaluca, Texcoco y Chicoloapan. Lugares en donde se asentaron los sectores de bajos estratos (SCRIPTA, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, 2003).

Texcoco e Ixtapaluca forman parte de la Zona Metropolitana del Valle de México, responden a la dinámica combinada de desarrollo del DF y los 59 municipios metropolitanos del Estado de México. En este contexto, la Zona Metropolitana del Valle de México es una unidad territorial interdependiente en los ámbitos socioeconómico y físico-espacial: la ZMVM en 2010 registró una población de 21,384,112 habitantes, (Véase Imagen 1).

Imagen 1: Conformación de la Zona Metropolitana del Valle de México



En una escala particular, empezaremos a analizar al municipio de Texcoco de Mora, donde debemos entender que contaba en el 2010 con una población de 105 165 habitantes; una población de estas dimensiones que presenta Texcoco que incluye un total de 70 localidades, necesita tener una movilidad con buen funcionamiento.

Texcoco de Mora se encuentra en la región oriente del Estado de México. Colinda al norte con los municipios de Tepetlaoxtoc, Papalotla, San Andrés Chiautla y Chiconcuac; al sur con Chimalhuacán, Chicoloapan e Ixtapaluca; al oeste con Atenco; y Netzahualcóyotl; y al este con los estados de Tlaxcala y Puebla. Oficialmente el municipio de Texcoco tiene una extensión territorial de 418,69 kilómetros cuadrados (Página Oficial del Ayuntamiento de Texcoco, 2014)

Si bien, de acuerdo con los datos de crecimiento del Censo de Población y Vivienda de 2010, el Municipio de Texcoco está considerado como una concentración demográfica media, es por eso que se tiene la necesidad de contar con condiciones de desplazamiento que permitan dar accesibilidad a la ciudad, esto se ha convertido en una actividad inminente de urbanistas, planificadores y gobernantes (Ramírez 2009:4).

Por otro lado, el municipio de Ixtapaluca está situado entre las carreteras nacionales de México-Puebla y México-Cuautla que pasan precisamente dentro de su territorio y se bifurcan ambas rectas enfrente de lo que fuera en otra época, gran finca ganadera llamada Santa Bárbara propiedad del general Plutarco Elías Calles. Limita al norte con Chicoloapan y Texcoco; al sur con Chalco; al este con el estado de Puebla y al oeste con Chicoloapan y Los Reyes La Paz. Se desconoce el lugar de los primeros habitantes que llegaron a Ixtapaluca, los primeros asentamientos en territorio de este municipio se registran entre los años 1100 a.C. y 100 d.C. En 1930, se inició la industrialización en el municipio, con la instalación de la fábrica de yeso El Tigre. En los años 1969 y 1970, se suscitó un movimiento obrero de trascendencia nacional en la Fábrica de Hilados y Tejidos Ayotla Textil, S.A., dando por resultado la liquidación de la gran mayoría de empleados y obreros.

Esto ha llevado a una gran cantidad de población que ha ocasionado muchos estragos sobre todo ante la escasa infraestructura y a que la población trabaja o estudia fuera del municipio principalmente en el Distrito Federal provocando grandes desplazamientos pendulares característicos de una ciudad dormitorio.

1.2 Importancia económica y cercanía de Texcoco e Ixtapaluca

El Estado de México, considerado una economía muy importante en el contexto nacional, presenta contrastes en cuanto a desarrollo económico y a la calidad de vida de sus habitantes, mientras que en Huixquilucan existe una riqueza, en Ecatepec existe la pobreza, siendo dos municipios importantes del Edomex. Es caso conocido el impacto de la economía estatal en el territorio texcocano, que ha generado tendencias históricas de poblamiento, condición social, demográfica, urbana y agente económica, pero en el actual trabajo trataremos de acercarnos a la realidad.

El Estado de México está subdividido por 125 municipios, que por sus características geográficas y demográficas se agrupan en 16 regiones socioeconómicas. Para la finalidad de esta investigación nos concentraremos en la Región XI Texcoco, esta región se sitúa al oriente del estado, lo integran siete municipios, las principales actividades han sido la agricultura, los huertos familiares, los ranchos lecheros y el comercio, (Gobierno del Estado de México, 2015).

La Región XI Texcoco del Estado de México se integra por los siguientes municipios: Atenco, Chiautla, Chiconcuac, Papalotla, Tepetlaoxtoc, Texcoco y Tezoyuca. Asimismo, colinda hacia el norte con la Región V Ecatepec, al sur con la Región III Chimalhuacán, al poniente con las regiones V Ecatepec y IX Nezahualcóyotl y al oriente con los estados de Tlaxcala y Puebla, con lo cual forma parte de la Zona Metropolitana del Valle de México.

Sin lugar a dudas el municipio de Texcoco es un punto de interés para la inversión federal, ejemplo claro es la implementación del Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en un terreno de aproximadamente 4 ,430 hectáreas de propiedad federal, ubicado en el Ex Lago de Texcoco.

El municipio de Texcoco es un punto nodal para el transporte de pasajeros provenientes de Calpulalpan, Tlaxcala, Ecatepec, Chicoloapan y Chimalhuacán, lo que nos permitió realizar este trabajo de investigación, para entender el comportamiento de la movilidad de los pasajeros con la importancia que tiene el transporte urbano en el municipio, ya que tiene diferentes direcciones de destinos que permiten articular y servir como lugar de transbordo en la zona metropolitana permitiendo un desplazamiento hacia lugares de trabajo, educación o recreación.

En el caso del municipio de Ixtapaluca, la población se incrementó de 180 mil habitantes en 1990, a cerca de 500 mil habitantes en el 2005 según el conteo de

población del 2005 de INEGI, es por eso que en los últimos veinte años este municipio ha tenido un proceso de transformación profunda a partir de la construcción de grandes conjuntos habitacionales, al principio pequeños, como el de San José de La Palma y Geovillas de Ayotla, sin embargo para finales de 1995 inició el proyecto de la unidad habitacional los Héroes que constituiría en ese momento el conjunto más grande de América Latina con alrededor de 18 mil casas. Sería desplazado más tarde por el conjunto habitacional San Buenaventura que tras múltiples secciones llegó a acumular 23 mil hogares siendo así el más grande de México. Estas construcciones de vivienda masiva han atraído un número considerable de familias, ocasionado muchos estragos sobre todo ante la escasa infraestructura y a que gran parte de la población trabaja o estudia fuera del municipio principalmente en la Ciudad de México, provocando grandes desplazamientos pendulares característicos de una ciudad dormitorio.

La Región XI Texcoco forma parte de la Zona Metropolitana del Valle de México, responde a la dinámica combinada de desarrollo del DF y los 59 municipios metropolitanos del Estado de México. En este contexto, la Zona Metropolitana es una unidad territorial interdependiente en los ámbitos socioeconómico y físico-espacial: en 2010 registró una población de 21, 384,112 habitantes, mientras que los municipios de la Región XI Texcoco que forman parte de esta Zona Metropolitana cuentan con una población de 407,694. El principal municipio de la región es Texcoco, con 235,151 habitantes en 2010 siendo el municipio que concentra más del 50% de la población de la Región XI.

Por otro lado, los municipios de la Región III Chimalhuacán en el año 2010 contaba con una población total de 1, 510,712, respecto al total del municipio de Ixtapaluca que era de 467,361 habitantes (Véase Cuadro 1).

Ámbito	Superficie (km ²)	1990		2000		2010	
		Población Total	% Superficie (km ²)	Población Total	% Superficie (km ²)	Población Total	% Superficie (km ²)
Estado de México	22,487.64	9,815,795	100.00	13,096,686	100.00	15,175,862	100.00
Región III Chimalhuacan	452.2	571,762	5.82	1,078,615	8.24	1,510,712	9.95
Ixtapaluca	318.3	137,357	1.40	297,57	2.27	467,361	3.08
Región XI Texcoco	727.2	221,453	2.26	321,179	2.45	407,694	2.69
Texcoco	418.7	140,368	1.43	204,102	1.56	235,151	1.55

Elaboración propia en base a Fuente: COLMEXIQ con base en el INEGI. XI Censo General de Población y Vivienda, 1990; XII Censo General de Población y Vivienda, 2000; y Censo de Población y Vivienda, 2010.

Texcoco y su cercanía a la Ciudad de México que consta de 29 km de distancia, su infraestructura y características económicas perfilan una economía urbana, donde la conglomeración de actividades es una realidad. De acuerdo con la economía clásica, que hace referencia a la localización de la industria, el comercio, la proximidad al gran centro productor, existen beneficios tangibles o reales a la población cercana al gran núcleo donde hay mayor concentración y centralización de actividades.

La economía texcocana se convirtió en urbana, en gran medida, por patrón espacial, donde las infraestructuras (avenidas, calles, centros de trabajo, comercios, ubicación del territorio, etc.) le permiten constituir la base material de la concentración económica-demográfica.

La instalación de plazas comerciales, cambió el consumo y las formas de adquirir bienes y servicios; se estima que emplean a más de 2,500 personas.

Por otro lado el Colegio Mexiquense nos permite ver que la población total de Texcoco del 2010 que fue de 235,151 habitantes la tasa de crecimiento media anual que se presentó del 2005 al 2010 fue de 2.53%, siendo casi semejante a la Tasa de crecimiento media anual que se obtuvo entre 1990 al 2010 que fue de 2.58%; lo que nos indica que la Tasa de Crecimiento del 1995-2000 (3.93%) fue la más alta y se notó un incremento muy significativo por lo que en el año 2010 Texcoco concentró dos terceras partes de la Región XI.

Para entender la importancia y parte de la justificación de este estudio enfocado a Texcoco, se puede observar como muestra el Cuadro 2, la distancia de los municipios de las Regiones III y XI respecto de importantes centros urbanos, mientras que del centro de Texcoco al Distrito Federal sólo se tienen que recorrer 31.1 km, para acudir a Toluca se recorren 96.5km, esto nos puede presentar una idea de cómo la distancia muy cercana hacia el centro del Distrito Federal, juega un papel muy significativo para que Texcoco sea punto de Interés y sus diversas actividades económicas y educativas y viceversa. Del mismo modo Ixtapaluca tiene una distancia de 29 kilómetros del municipio al Distrito Federal y 79.98 kilómetros de la capital del Estado de México, Toluca.

Cuadro 2: Distancia de los municipios de las Regiones III y XI respecto de importantes centros urbanos			
Ámbito	Distancia en km al centro de		
Región III	DF	Toluca	Chimalhuacan
Ixtapaluca	29.10	79.98	13.55
Región XI	DF	Toluca	Texcoco
Texcoco	31.1	96.5	0
Elaboración propia en base a Fuente: COLMEXIQ con base en Google Earth. Se tomó como puntos de partida y destino los centros de las cabeceras municipales, así como los centros de la ciudad de Toluca y del Distrito Federal.			

La población durante el 2000 con una población total de 204,102 habitantes, los grupos de edad con mayor porcentaje en Texcoco son los que van de los 15 a los 64 años con un 64.4%. Por otro lado, en el año 2010 con un total de 235,151 habitantes, de igual manera para el 2010, el grupo de edad en el rango de 15 a los 64 años tiene un gran peso con un 67.2%, con lo que se puede decir que los habitantes de Texcoco están en un rango de edad productiva o estudian un nivel superior.

El porcentaje de la población por nivel de educación en Texcoco en el 2000 y el 2010, la población con nivel de educación de secundaria sube de 15.1% al 17.7% respectivamente para cada año, en los niveles de Media Superior y Superior se tiene un porcentaje de 24.2% al 29.0%, con lo que se puede deducir que existe una población de jóvenes que cuenta con una educación por arriba de lo básico, por lo cual esta investigación presenta un interés mayor. Por otro lado, el porcentaje de la población por nivel de educación en Ixtapaluca en el 2000 y el 2010, si bien la población con nivel de educación de secundaria sube de 15.2% al 19.3% respectivamente para cada año, en los niveles de media superior y superior se tiene un porcentaje de 16.4% del 2000 al 28.8% en el 2010.

El municipio de Ixtapaluca para los años 2000 y 2010 en cuanto a nivel de educación de secundaria paso de 15.2% a 19.3% respectivamente, por consiguiente, contaba con 16.4% a 25.8% de nivel de educación media superior y superior (Véase cuadro 3).

Cuadro 3: Porcentaje de población por nivel de Instrucción en el Estado de México y en las Regiones III y XI, 2000-2010.

Ámbito	Año	Población Total	Población por nivel de instrucción			
			% Primaria	% Secundaria	% Media Superior y Superior	% Ninguno
Estado de México	2000	13,096,686	12.12	14.83	17.32	4.53
	2010	15,175,862	17.93	19.5	25.05	3.53
Región III Chimalhuacan	2000	1,078,615	13.2	15.5	13.7	3.9
	2010	1,510,712	11.6	19.5	21.1	3.2
Ixtapaluca	2000	297,57	11.3	15.2	16.4	3.1
	2010	467,361	9.9	19.3	25.8	2.6
Región XI Texcoco	2000	321,179	11.6	15.9	21.5	3.3
	2010	407,694	10.6	18.7	25.7	2.6
Texcoco	2000	204,102	11.1	15.1	24.2	3.2
	2010	235,151	10.1	17.7	29.0	2.6

Elaboración propia en base a Fuente: COLMEXIQ con base en el INEGI. XII Censo General de Población y Vivienda, 2000; y Censo de Población y Vivienda, 2010.

En ese contexto, la Encuesta Origen Destino 2007 (EOD, 2007), muestra que uno de los tres principales motivos de viaje para Texcoco fue en mayor medida el regresar a casa seguido del trabajo y finalmente el Ir a estudiar, lo que nos indica que por un lado la movilidad se realiza para estos tres propósitos, ya que de igual forma el lugar de destino son estos tres factores hogar, escuela, y los centros de trabajo. Para el caso del municipio de Ixtapaluca de los 465,293 viajes que se realizan en el municipio un total de 116,335 tienen como propósito el acudir al trabajo, y 203,284 viajes para regresar a casa después de trabajar estudiar, hacer compras o demás actividades, finalmente 38,253 viajes son utilizados para acudir a estudiar por parte de los pobladores de Ixtapaluca (Ver Cuadro 4).

Cuadro 4: Viajes por propósito del viaje en los municipios de las Regiones III y XI del Estado de México.

Ámbito	TOTAL	Trabajo	Regresar a casa	Ir a estudiar
ZMVM	21,954,157	5,588,292	9,849,659	1,941,692
Distrito Federal	11,085,896	2,795,716	4,902,186	966,12
Estado de México	10,868,261	2,792,576	4,947,473	975,572
Texcoco	245,755	54,231	111,178	27,665
Ixtapaluca	465,293	116,335	203,284	38,253

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la encuesta origen destino 2007.

Finalmente, los viajes que tienen como destino el Distrito Federal de cada uno de los municipios de las Regiones III y XI del Estado de México, claramente podemos prestar atención que Ixtapaluca realiza 120,179 viajes que representan el 0.94% respecto del total en la ZMVM, por otro lado, Texcoco tiene un menor peso en cuestión de viajes hacia el Distrito Federal ya que solo cuenta con 17,302 viajes que representan el 0.13 % respecto del 100% de la ZMVM. Esto podemos justificarlo pensando lo que anteriormente en este trabajo se ha mencionado, que Ixtapaluca es considerada como un municipio dormitorio al contar con muchas unidades habitacionales, lo que hace que sea mucho mayor el número de viajes con destino el Distrito Federal, debido a su mejor cercanía y a su variada oferta de vivienda de interés social. (Ver cuadro 5).

Cuadro 5: Viajes con destino el Distrito Federal de los municipios de las Regiones III y XI del Estado de México.		
Ámbito	Viajes Total	
ZMVM	12,833,615	100
Distrito Federal	10,709,884	83.45
Estado de México	2,123,731	16.55
Texcoco	17,302	0.13
Ixtapaluca	120,179	0.94

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la encuesta origen destino 2007.

En 2001, Texcoco tuvo gran difusión debido al proyecto de instalar un nuevo Aeropuerto internacional de la Ciudad de México en territorio mexiquense. Ante esta situación, surgió la importancia de los municipios y lo relevante de las reformas hechas al artículo 115 constitucional, donde el uso de suelo, la planificación de asentamientos humanos y la vida económica y social son elementos fundamentales para el adecuado desarrollo.

La economía del municipio metropolitano de Texcoco, como eje de la región, se ha ido transformando con el tiempo, dado que originalmente una de sus principales actividades era la agropecuaria; posteriormente, pasó a ser industrial, aunque del tipo de industria mediana y pequeña, por lo que buena parte de la fuerza de trabajo de este municipio se desplazó al Distrito Federal, Ecatepec, Tlalnepantla y Naucalpan debido a la proximidad. En la actualidad, muestra un perfil urbano orientado mayormente hacia el sector terciario, siendo ésta su principal actividad hoy por hoy.

Como componente del sector terciario, el municipio también cuenta con una actividad turística de relevancia, dado el patrimonio histórico y cultural que posee. Sus atractivos turísticos son: la Zona Arqueológica de los Baños de Nezahualcóyotl, la Universidad Autónoma Chapingo (ex hacienda) con los murales de Diego Rivera, la Catedral de Texcoco, el Parque Nacional Molino de Flores (ex hacienda), la Feria Internacional del Caballo, entre lo más significativo. Existe un gran potencial en zonas de interés, principalmente arqueológicas, por lo que se ha implementado un proyecto para la región denominado "Corredor Turístico" llevada a cabo por la Asociación Mexicana de Turismo para el desarrollo de la Región Oriente del Estado de México. A.C., a fin de dar a conocer su riqueza cultural.

Por otro lado, desde 2009, un grupo de jóvenes ha tenido la iniciativa de promover las costumbres y tradiciones del Municipio de Ixtapaluca formando un equipo llamado "Equipo de fiestas Patronales Ixtapaluca". El municipio de Ixtapaluca cuenta con tres fiestas patronales de gran importancia, éstas celebran a diferentes Santos Patronos del municipio con suntuosidad y comida tradicional. Además, se realizan variadas actividades culturales animadas por la presencia de bandas musicales de viento, como procesiones, tapetes artesanales de serrín pintado, danzantes, juegos pirotécnicos, juegos mecánicos y jaripeos.

1.3 Soportes de la movilidad de Texcoco e Ixtapaluca

Los desplazamientos cotidianos modifican la estructura física, ya sea por la cantidad de personas moviéndose a través de las carreteras o a través de la cantidad de los medios de transporte receptores de estas personas.

Las condiciones generales de la producción, la circulación y el intercambio son parte esencial en la reproducción capitalista en escala social. La ampliación o mejoramiento progresivo de las vías de comunicación, de los medios de transporte, de las comunicaciones, de la producción.

La organización territorial del sistema de soportes materiales de la formación social como expresión soporte y parte activa necesaria de las estructuras sociales, manifiesta estas modificaciones, pero lo hace acumulativamente a ritmos diferentes normalmente más lentos que los de las estructuras sociales y sus elementos y procesos fundamentales (Pradilla; 1995).

Es así que, el Estado juega un papel determinante en la creación de los soportes materiales para la acumulación sea por medio de su intervención directa, sea por la vía del apoyo indirecto desde el respaldo jurídico hasta el soporte financiero y el aval crediticio en algunos casos.

Los accesos desde las distintas carreteras que llegan a la ciudad de México presentan problemas severos de congestionamiento, al no existir alternativas viales suficientes para distribuir el tráfico hacia los principales destinos. En muchos casos, la carretera es la única vialidad disponible para comunicar a los habitantes de los municipios conurbados del Estado de México con sus lugares de trabajo u otros destinos en la ciudad, por lo que tendremos que buscar alternativas para evitar la saturación de accesos por el tráfico. Los accesos del municipio de Texcoco hacia el Distrito Federal son dos la carretera Federal México Texcoco y la autopista Peñón-Texcoco; por otro lado, Ixtapaluca presenta como accesos hacia el Distrito Federal la carretera federal México-Puebla y la autopista México-Puebla (Ver imagen 2).

El transporte y la movilidad urbana se han interpretado como asuntos sectoriales, en las grandes ciudades ha sido la construcción de infraestructuras la que ha dirigido el crecimiento urbano, porque son ellas las que dotan de accesibilidad al territorio. Entonces como mencionan Santos y Ganges se tendrá que analizar la infraestructura que permiten el acceso de estos Municipios (Texcoco e Ixtapaluca) hacia el interior de la Ciudad de México (Santos Luis y Ganges y de las Rivas Sanz Juan Luis, 2008:16).

Las materias reconocidas como claramente metropolitanas son, la estructura vial de carreteras urbanas, calles y por la otra, los transportes públicos porque estructuran el espacio metropolitano. Caso evidente de Texcoco, que su estructura morfológica de la urbe está orientada o determinada por la existencia de dos únicas vías de acceso las cuales son la Autopista Peñón Texcoco ubicada al nororiente de la Zona Metropolitana del Valle de México, esta autopista permite conectar el Periférico Oriente, en la zona adyacente al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México con la región de Texcoco. Esta formará parte en un futuro próximo, de una de las vialidades principales que comunicarán con el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y por otra parte la otra vía de acceso de Texcoco es la carretera México Texcoco, que es la más utilizada por el transporte público y por ende la más saturada en cuanto tráfico (Ver imagen 2).

La estructura vial depende de las funciones urbanas en cuanto a su intensidad y flujos, al grado de convertirse positivamente en facilitadora del crecimiento y la eficiencia urbana.

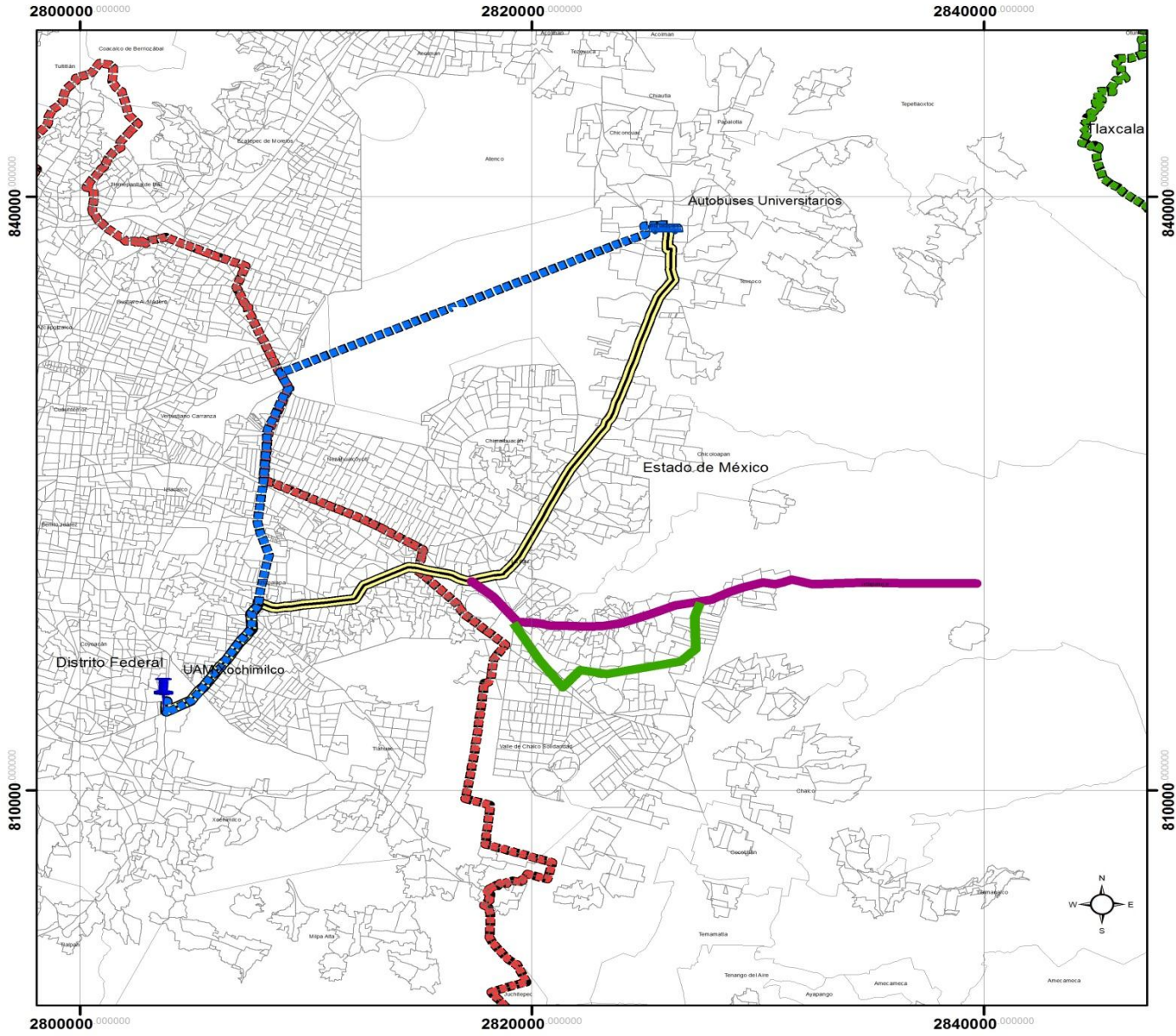
Para el caso de Ixtapaluca cuenta de igual manera con dos vías de acceso como Texcoco una de pago y otra libre, la Autopista México Puebla y la carretera México Puebla.

Un problema recurrente en cuanto a la jurisdicción de una metrópoli, es que al estar fragmentada por los límites delegacionales o municipales, no se permite planear sus vialidades para lograr un mejor funcionamiento, caso de las vialidades de los municipios que no logran ponerse de acuerdo a que jurisdicción le compete realizar obras o mantenimiento de las carreteras, dejando todo el paquete al ejecutivo federal.

Por lo anterior, es pertinente que la elaboración del plan o programa integral metropolitano de vialidad sea una responsabilidad que claramente debe corresponder a un órgano metropolitano que considere y tome en cuenta las necesidades de las partes, pero que centralice la definición y diseño de los trazos, los corredores, para responder a una necesidad de origen y destino dentro de la metrópoli.

Existe un vínculo fuerte entre cómo crece una ciudad y cómo está estructurada, incluso podríamos pensar si hay una relación causal, si el crecimiento define la estructura del territorio o si la estructura condiciona define el crecimiento de la ciudad, la verdad es que están mutuamente determinados, hay un momento que el crecimiento está condicionado por la estructura, recordemos que la idea de estructura habla de unos elementos que son determinantes en la organización del territorio, hay elementos físico materiales que están presentes en la ciudad que la organizan, por ejemplo el Metro de la ciudad de México, las rutas del transporte público, y la traza de las carreteras.

El reconocimiento del territorio y de definir el lugar que tienen esos elementos en la operación de ese territorio, la vialidad y el transporte son componentes que estructuran a la ciudad, que permite el movimiento de la población para realizar sus actividades cotidianas, unas de esas el trabajo, pensemos un territorio que tiene los lugares de trabajo distribuidos por todo el territorio sin vialidades, es inimaginable, aún más sin el medio para transportarse por esas vialidades.



1.4 Tendencias Educativas de Universitarios

En este proceso de tendencias globales, las universidades desempeñarán un papel primordial, ellas son las principales encargadas de preservar, generar y difundir el conocimiento.

En esencia, las premisas en las que debe trabajar la educación universitaria están atañidas directamente con el aumento en la matrícula y la cada vez más rápida ampliación de cobertura en este nivel de estudios superior, considerar generar el interés para el estudio de movilidad de alumnos y académicos, también buscar mecanismos que permitan la articulación de los estudios de licenciatura con los de posgrado, además por último, pero no por eso menos importante, una tendencia preocupante a la liberalización del comercio en la educación superior.

Son los Estados nacionales los responsables de cubrir este papel, deben hacerlo con visión estratégica y de futuro, con sensibilidad social y con calidad, la educación en todos sus niveles es una responsabilidad del Estado nacional porque en ella se proyecta el futuro de los países, porque en ella se concretan los sueños de los jóvenes.

No puede negarse que la globalización ejerce en la actualidad presiones sobre las universidades públicas. No son raras las pretensiones de que éstas deben estar más vinculadas a la producción de riqueza y a la formación de recursos humanos con conocimientos en el uso de nuevas tecnologías.

No obstante, se debe cuidar que la modernización de los sistemas educativos refuerce nuestras identidades, favorezca la igualdad de oportunidades sin discriminación de ningún tipo y que permita formar, además de buenos profesionales, ciudadanos responsables y participativos, capaces de emprender los cambios que nuestras sociedades requieren.

Es por eso que considero que la Universidad Autónoma Metropolitana debe tomar conciencia de las tendencias mundiales para aprovecharlas, sin perder su rumbo ni su autonomía, sin pérdida de su función de ser conciencia crítica de la sociedad. Nuestras universidades no pueden aislarse de lo que acontece en el mundo.

Debemos considerar que no solo la universidad debe formar profesionales con calidad, sino debe lograr que cada estudiante tengan una conciencia social, muy acertadamente el rector de la UNAM menciona que, “sin educación no hay forma de combatir los problemas de ayer y menos de prepararnos para enfrentar los de mañana”, los problemas sociales son los que como universitarios debemos enfrentar

saliendo de las aulas, enfrentándose a la realidad laboral, pero con una conciencia social, sea cual sea el papel que se desempeñe, podrá lograr un cambio que todos buscamos (José Narro Robles, UNAM).

Siendo de vital importancia realizar acciones para la mejora educativa ya que, una de las funciones de la educación superior es ayudar a la movilidad social y al mejoramiento de las condiciones de vida de la sociedad. Las universidades públicas constituyen con frecuencia la única posibilidad de movilidad social que tienen muchos de nuestros jóvenes.

Debemos entender que la movilidad social es un elemento central de la composición de las sociedades capitalistas, a medida que las sociedades se complejizan, aumenta la división social del trabajo lo que favorece el escenario para una mayor desigualdad social en una disfunción entre el discurso de posibilidades y su efectiva realización (Goldthorpe, J, 1987).

Las universidades públicas contribuyen de manera fundamental al desarrollo de la vida social y a la búsqueda del bienestar de nuestra población, contribuyen de manera significativa a la construcción de un Estado de derecho, a la promoción y defensa de los derechos humanos y civiles, así como al fortalecimiento de la identidad y la cohesión de la nación.

En las preferencias educativas de la Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco, está la conformación del sentido en los procesos formativos que se genera en espacios concretos como el transporte de servicio exclusivo a Universitarios de la Unidad, que son accesibles para los estudiantes y otros de difícil acceso por los problemas del transporte en la Zona Oriente del Estado de México que como se ha mencionado es fragmentado el servicio público ya que solo existen rutas que acercan a los estudiantes a la periferia del Distrito Federal provocando que se tengan que tomar dos o más transportes para acudir a la escuela, y por otro lado en el servicio exclusivo a universitarios se tiene la problemática de falta de difusión por parte de este transporte, ya que sino cuentas con alguien que te informe sobre esta ayuda prácticamente es desconocido por algunos universitarios.

Con datos obtenidos en las entrevistas a usuarios del servicio de transporte universitario quienes realizan el traslado de Texcoco e Ixtapaluca hacia la Universidad, debemos tomar en cuenta, el analizar las condiciones en las cuales los alumnos utilizan la ciudad, es decir, la infraestructura y los servicios requeridos para acceder a la Universidad, ya que como se pudo evidenciar, los alumnos muchas veces

desconocen más formas de trasladarse hacia la Universidad, existe el caso, que se hace mención que sin el servicio de transporte universitario, el estudiante no sabría cómo llegar a la universidad, y muchas veces no lo hacían cuando no se brindaba el servicio, algo que de cierta manera está condicionando el desplazamiento y el aprovechamiento de la ciudad, estamos ante una nueva modalidad de encapsulamiento de los estudiantes que los limita con los fenómenos que se desarrollan fuera del trayecto que realiza el Autobús de Servicio Universitario.

Es evidente entonces que se deben generar líneas de actuación sobre la creación de nuevos equipamientos que servirán para nuevas instalaciones universitarias sean éstas públicas o privadas; así como para las autoridades de la ciudad y de las propias instituciones de educación superior a fin de atender los graves problemas de movilidad y de accesibilidad en general que actualmente se presentan, considerando la territorialidad de los espacios físicos y la no territorialidad de la educación virtual, así como la accesibilidad de una y de otra (Rodríguez Lara y Oscar Terrazas Revilla, 2009).

En un contexto de demanda creciente de educación superior en el país y en la ZMVM, las decisiones sobre su localización y sobre las modalidades de su instalación son asuntos de vital importancia para el desarrollo adecuado del servicio. Bajo las condiciones actuales, las universidades quedan lejos de las áreas donde reside la mayor parte de sus estudiantes, actuales y futuros, especialmente las instituciones públicas y en general las de mayor escala.

1.4.1 Instituciones Educativas y Equipamiento Educativo

Los habitantes de la Ciudad de México identifican las diferentes opciones de educación superior pública y privada que se encuentran en la Ciudad de México. En el estudio de finales de mayo realizado por Parametría¹ en la capital del país, la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) encabeza la lista de instituciones educativas más conocidas (97 %) en el Distrito Federal; le siguen el Instituto

¹ **PARAMETRÍA.** Encuesta Distrito Federal en vivienda. Representatividad: Estatal. Número de entrevistas: 400 cuestionarios hechos a personas de 18 años en adelante, con credencial para votar que residan en el lugar de interés al momento de la entrevista. Fecha de levantamiento: del 30 de mayo al 2 de junio de 2013.

Politécnico Nacional (IPN) con 96 % de las menciones y, la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) identificada por 84 % de los encuestados.

Entre los habitantes de los municipios conurbados de Texcoco e Ixtapaluca, las universidades públicas gozan de gran reconocimiento, no obstante, las universidades privadas también tienen presencia importante.

Al preguntar por la imagen de las universidades, la percepción de los capitalinos difiere un poco con lo mencionado sobre el nivel de conocimiento. En este caso, las opiniones favorecen a la institución privada del Tecnológico de Monterrey, 94 % de los entrevistados conciben al ITESM como la institución educativa con mejor imagen. En un segundo puesto, los entrevistados ubican al Politécnico Nacional (91 %) y a la Autónoma Metropolitana (91 %); y en tercer lugar se sitúa la Universidad Nacional Autónoma de México.

Como parte de los planes de expansión dentro de la Ciudad de México realizados por la UNAM, en 1975 se crearon, dentro de la periferia de la ciudad, las Escuelas Nacionales de Estudios Profesionales (ENEP), después llamada cada una Facultad de Estudios Superiores (FES) por otorgar grados de maestría y doctorado, en sus cinco sedes:

- Facultad de Estudios Superiores Aragón, en Ciudad Nezahualcóyotl.
- Facultad de Estudios Superiores Acatlán, en Naucalpan.
- Facultad de Estudios Superiores Iztacala, en Tlalnepantla de Baz.
- Facultad de Estudios Superiores Zaragoza, en Iztapalapa.
- Facultad de Estudios Superiores Cuautitlán, con dos campus (campo 1 y campo 4), en Cuautitlán Izcalli.

La UAM funciona en forma desconcentrada, mediante cinco unidades académicas situadas en los puntos cardinales de la zona metropolitana de la ciudad de México y coordinadas por una Rectoría General.

- Azcapotzalco
- Xochimilco
- Lerma
- Cuajimalpa
- Iztapalapa

Estas instituciones de educación superior no sólo son consideradas como las mejores dentro del país, también tienen presencia a nivel internacional. La UNAM, el ITESM, el IPN, la Universidad Iberoamericana, el ITAM, la UAM y la Universidad de las Américas de Puebla se encuentran dentro de las 50 universidades más destacadas de América Latina.

Por consiguiente, es preciso dar cuenta del equipamiento educativo para nivel superior que tiene tanto Texcoco como Ixtapaluca.

En el cuadro 6 de Universidades públicas y privadas de las Regiones III y XI de Estado de México podemos observar que para el caso de Ixtapaluca solamente se cuenta con una institución de nivel superior que es de carácter público que es Instituto Tecnológico Superior de Ixtapaluca, lo que hace más difícil que la mayoría de la población estudiantil pueda acceder a este nivel educativo; caso similar en el municipio de Texcoco que cuenta solamente con dos universidades de carácter público que son la universidad de Chapingo y la Universidad Autónoma del Estado de México que oferta carreras como Administración, Ciencias Políticas y Administración Pública, Contaduría, Derecho, Economía, Informática Administrativa, Ingeniería en Computación, Lenguas y Turismo.

Caso muy diferente se presenta cuando observamos las universidades privadas que ofertan los dos municipios del estado de México, en Ixtapaluca son siete los centros de estudio superior que pretenden absorber a la población juvenil, que no encuentra cabida en una escuela pública; en Texcoco son cuatro los centros de estudios superior que tienen presencia en dicho municipio.

	Públicas:	Privadas:
Ixtapaluca	Instituto Tecnológico Superior de Ixtapaluca (TESI)	Centro Universitario de Arte
		Centro Universitario de Ixtlahuaca (CEUI)
		Colegio de Estudios de Posgrado de La Ciudad de México
		Universidad ETAC
		Universidad del México Contemporáneo (UNIMEC)
		Universidad Privada del Estado de México (UPEM)
		Universidad Univer Milenium
Texcoco	Universidad Autónoma Chapingo	Universidad del Valle de México (UVM)
	Universidad Autónoma del Estado de México	Universidad Pedro de Gante (UPG)
		Universidad Privada del Estado de México (UPEM)
		Centro Universitario de Texcoco Francisco Ferreira y Arreola

Fuente: Elaboración propia con base Directorio de Universidades Privadas y Públicas del Estado de México

Por su contigüidad y su participación en la ZMVM, es conveniente analizar el comportamiento de las poblaciones educativas del Distrito Federal y el Estado de México. El primer ingreso a la educación superior ha crecido en ambas entidades: en el Distrito Federal subió 15% entre 2009 y 2013, pasando de 89 mil 643 estudiantes en 2009 a 102 mil 863 en 2013; en el Estado de México subió 40%, pasando de 69 mil 211 estudiantes en 2009 a 97 mil 113 en 2013 (Revista “este país”, 1/09/2014).

La UNAM absorberá a 45 mil estudiantes, 20 mil entrarán al IPN y más de 10 mil lo harán a la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), por lo que la demanda que faltaría por atender es de alrededor de 55 mil lugares, por lo que se vislumbra que esta problemática de no poder acceder a la educación superior pública seguirá en crecimiento, hasta que no se tomen las medidas correspondientes.

1.4.2 Nivel educativo

El Estado de México presenta un elevado porcentaje de población con alfabetismo, que alcanza 95%; la Región XI Texcoco presenta ligeramente mejores condiciones de alfabetismo que el promedio estatal (96.3%). El porcentaje de analfabetismo ha disminuido en dos puntos porcentuales de 2000 a 2010 en el Estado de México y en 1.4 puntos en la zona. Los municipios con mayor porcentaje de población analfabeta son Tepetlaoxtoc y Tezoyuca con 4.2 y 3.5%, respectivamente.

En lo que corresponde al nivel de Educación Medio Superior (EMS), al cierre del año 2010 la zona contaba con 0.40% de la matrícula total del Estado de México; a su vez, el municipio de Texcoco concentra 73.8% de la matrícula regional.

Por lo que corresponde a la Educación Superior (ES), al cierre del año 2010 la Región XI contaba con apenas 0.25% de la matrícula total del Estado de México; los municipios de Texcoco, Chiautla y Atenco son los únicos que reportan matrícula en este nivel de educación con 90.3, 9 y 0.6%, respectivamente.

Respecto al nivel superior dentro de las regiones III y XI del Estado de México, podemos apreciar como para la región III Ixtapaluca en el año 2010 representa la mitad 3,270 del total que es 6,469, caso diferente presenta la región XI ya que Texcoco para el año 2005 ocupaba el 100% de la matrícula escolar que era de 10,029 y para el 2010 esta cifra aumentaría en términos municipales para Texcoco pero en comparación a la región XI disminuiría su monopolización de la educación ya que se

contaba con una matrícula de 11,259, respecto a 10,170 que contaba Texcoco en 2010 (Véase cuadro 6.1).

Ámbito	Matricula	
	2005	2010
Estado de México	236,009	294,651
Región III Chimalhuacán	3,563	6,469
Ixtapaluca	1,128	3,270
Región XI Texcoco	10,029	11,259
Texcoco	10,029	10,170

Fuente: COLMEXIQ con base en el GEM. Sistema Educativo Estatal. SEEM. Cierre de cursos, 2005-2006 y 2010-2011.

El municipio de Ixtapaluca tiene 467,361 habitantes, de los cuales, 9,012 personas mayores a 15 años no saben leer y escribir, lo que representa el 2% de la población, un porcentaje menor al promedio estatal que es de 3%. En términos generales, la población en edad escolar se encuentra en un rango de 6 a 24 años, y corresponde a 178,612 personas, cifra que representa 38% de los habitantes de municipio de Ixtapaluca. El rango de población de 6 a 11 años tiene un índice de no escolarización del 2%, lo que muestra que la mayoría de los niños de ese grupo de edad asisten a la escuela. Para el grupo de 12 a 14 años, el índice de no escolarización es de 5%. En cuanto el grupo de 15 a 17 años el índice se incrementa alarmantemente con un 27%. Finalmente, para el grupo de población de 18 a 24 años, el índice de no escolarización muestra un porcentaje del 72%.

Finalmente, diversos factores ayudan a entender porque la UNAM, el IPN y la UAM son las universidades más demandadas por los jóvenes que desean ingresar a una institución educativa, asimismo no puede ocultarse el problema de cobertura existente. Esto aunado a las respuestas obtenidas por parte de los usuarios del transporte exclusivo de universitarios, que indicaban que la razón de estudiar en la Universidad Autónoma Metropolitana es por diferentes cuestiones entre ellas, que no existen en las universidades de Texcoco e Ixtapaluca la carrera que están cursando lo que los lleva a buscar la universidad que si la tenga y entre ellas apareció la UAM, otro factor es que fue elección propia tomando en cuenta el prestigio y reconocimiento que tiene esta casa de estudios.

Para el año 2015 se obtuvo una tabulación, realizada por la Dirección de Desarrollo Social y Educativo de Texcoco, de los diferentes estudiantes beneficiados en el que

se contabilizaron 1,463, donde se tienen todos los centros, institutos y universidades de los que lograron inscribirse al programa de apoyo municipal. De Ixtapaluca no se tiene un conteo de beneficiarios por que la información fue requerida y no fue proporcionada (Véase Cuadro 7).

Cuadro 7: Programa "UNIDOS POR LOS JOVENES UNIVERSITARIOS 2014-2015"		
NOMBRE UNIVERSIDAD	No. DE ALUMNOS	%
Centro de estudios Superiores en Ciencias Jurídicas y Criminológicas	6	0.41
Colegio de Estudios de Posgrado de la Ciudad de México	4	0.27
Escuela Bancaria y Comercial	5	0.34
Escuela Nacional de Antropología e Historia	7	0.48
Escuela Normal Superior de México	8	0.55
IPN	319	21.80
Instituto Profesional en Terapia y Humanidades	5	0.34
Tecnológico de Estudios Superiores de Chimalhuacán	50	3.42
Tecnológico de Estudios Superiores de Ecatepec	4	0.27
UEVE	10	0.68
UNITEC	8	0.55
UACM	5	0.34
Universidad Autónoma De Tlaxcala	8	0.55
Universidad Autónoma Del Estado De Hidalgo	6	0.41
Universidad Autónoma Del Estado de México	52	3.55
UAM	333	22.76
Universidad de Anáhuac México Norte	5	0.34
Universidad del Valle de México	19	1.30
UNAM	263	17.98
Universidad Pedagógica Nacional	26	1.78
Universidad Politécnica Pachuca	5	0.34
Universidad Privada del Estado de México	156	10.66
Universidad Tecnológica de México	10	0.68
Universidad Tecnológica de Nezahualcóyotl	5	0.34
TOTAL DE UNIVERSITARIOS BENEFICIADOS	1463	100

FUENTE: DATOS OBTENIDOS DEL PROGRAMA "UNIDOS POR LOS JOVENES UNIVERSITARIOS" DEL AÑO 2014-2015 POR EL AYUNTAMIENTO DE TEXCOCO, ELABORACION PROPIA.

Las universidades ubicadas en la Ciudad de México y zona metropolitana son las que reciben más estudiantes a nivel nacional y no están en condiciones de cubrir las necesidades de formación de los jóvenes del país ya que, año tras año queda al descubierto la insuficiencia de la oferta educativa de nivel superior. En los últimos días del mes de febrero, 100 mil jóvenes quedaron fuera de alguna de las universidades

públicas como el Instituto Politécnico Nacional, la Universidad Autónoma Metropolitana y la Universidad Nacional Autónoma de México.

Dentro de este trabajo de investigación, como sabemos se tiene como eje central la Universidad Autónoma Metropolitana unidad Xochimilco, que para principios del año 2014, contaba con una matrícula de 16,975 solamente para licenciaturas según datos obtenidos en Sistemas Escolares, para el caso de Texcoco contaba con 7 alumnos en administración, 15 en comunicación social, 9 en economía, 22 en psicología, 11 en sociología, 13 en política y gestión social, 9 en biología, 14 en enfermería, 12 en estomatología, 20 en química farmacéutica biológica, 6 en medicina veterinaria y zootecnia, 26 en agronomía, 14 en medicina, 15 en nutrición humana, 15 en arquitectura, 12 en diseño de la comunicación gráfica, 9 en diseño industrial y finalmente 5 estudiantes en la licenciatura en planeación territorial, dándonos un total de 234 universitarios provenientes de Texcoco solamente para la unidad Xochimilco.

Cuadro 8: Matrícula de Estudiantes de Texcoco e Ixtapaluca			
Unidad Xochimilco		Unidad Xochimilco	
Municipio de Texcoco		Municipio de Ixtapaluca	
No. Alumnos	Licenciatura	No. Alumnos	Licenciatura
7	Administración	16	Administración
15	Comunicación social	14	Comunicación social
9	Economía	22	Economía
22	Psicología	45	Psicología
11	Sociología	13	Sociología
13	Política y gestión social	15	Política y gestión social
9	Biología	12	Biología
14	Enfermería	16	Enfermería
12	Estomatología	19	Estomatología
20	Química farmacéutica biológica	21	Química farmacéutica biológica
6	Medicina veterinaria y zootecnia	22	Medicina veterinaria y zootecnia
26	Agronomía	7	Agronomía
14	Medicina	5	Medicina
15	Nutrición humana	29	Nutrición humana
15	Arquitectura	20	Arquitectura
12	Diseño de la comunicación gráfica	5	Diseño de la comunicación gráfica
9	Diseño industrial	4	Diseño industrial
5	Planeación territorial	7	Planeación territorial
234	TOTAL, DE ALUMNOS	292	TOTAL, DE ALUMNOS
Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de Sistemas Escolares de la Unidad Xochimilco			

1.5 Formas de movilidad de estudiantes universitarios

Se calcula que unos cuatro millones de personas que conforman la población llamada itinerante, es decir que no residen en el DF, llegan diariamente a trabajar o realizar diversas actividades y utilizan sus servicios públicos, principalmente el transporte.

Hay personas que se desplazan frecuentemente de una ciudad o estado a otro para llegar a su centro de estudios; seguramente, todos hemos conocido a alguien en esta situación. En México, esto se da con más frecuencia entre los jóvenes en edad universitaria (18 a 29 años) que en los grupos de personas en edades fuera de este rango.

De los jóvenes de 18 a 24 años, 25.7% estudia en un municipio distinto a donde reside y 6.2%, en otra entidad o país. En el caso de la población de 25 a 29 años de edad, el porcentaje es de 27.3 para aquellos que estudian en otro municipio y 8.3 para quienes lo hacen en otra entidad o país.

Para muchos estudiantes universitarios de Texcoco e Ixtapaluca el trasladarse cada día a la Universidad Autónoma Metropolitana es una auténtica odisea que, además, no resulta precisamente barata. Se quejan del costo del transporte público del Estado de México y de las condiciones actuales del transporte público que tiene unidades viejas, sucias y esto aunado a la falta de seguridad de viajar en este transporte.

Para ejemplificar lo anterior, se tratará de presentar una serie de resultados de entrevistas y pláticas que se sostuvieron con universitarios de Texcoco que estudian en la UAM-X.

Por cuestiones de privacidad se cambiaron los nombres, con la finalidad de guardar la confianza que nos brindaron en las entrevistas. Es así que para Verónica, una joven estudiante de Comunicación Social, llegar cada día a la UAM-X es casi un lujo, además de una aventura, entre la insuficiente frecuencia del servicio de combis entre su colonia y Texcoco y a su vez de Texcoco a la UAM-X y el encarecimiento del transporte, ya que tiene que en primer lugar gastar 8 pesos en la combi, después 12 pesos de Texcoco al Metro Santa Martha, de ahí 9 pesos de una combi hacia canal de Chalco sobre Periférico, y finalmente 5 pesos de una micro que su ruta pasa por Calzada del Hueso.

Generando un gasto diario de 68 pesos, para ir y regresar a la universidad, eso aunado que no tenga que tomar otro medio de transporte, así es como a la semana gasta 340 pesos y al mes de 1,700 pesos solamente de transporte, dejando de lado los demás gastos que genera estudiar la universidad, tales como comidas, papelería, fotocopias, etc. Sin olvidar que en el transporte público tarda en el trayecto dos horas y media. En su casa solo entra el sueldo de su padre. Y tanto ella como su hermana estudian en la Universidad, gasto doble.

Para llegar a clase a las ocho de la mañana, tiene que estar cada mañana en la parada a las 5:30 am, "porque como llegues tarde, la parada se llena y te puedes quedar esperando otros 15 minutos la siguiente combi", me explica Verónica, que reclama un servicio de transporte más barato, pero también más acorde a las necesidades de los universitarios y de las personas que laboran en Texcoco o en la Ciudad de México.

El servicio de transporte público que cubre el trayecto hacia las cercanías de la Ciudad de México es muy criticado por los entrevistados, caro, sucio, inseguro y peligroso.

Las dificultades de "Verónica" no es un caso aislado, sino que se repiten en centenares de universitarios de Texcoco. Para los Jóvenes de Texcoco, la solución es posible, con voluntad política, ya que los gobiernos deben buscar una mejora sustancial en el sistema de transporte público, que permita abaratar los costos y disponer de un servicio más acorde a las necesidades.

Los estudiantes tienen diferentes maneras de desplazarse a la universidad, por general los campus universitarios se encuentran alejados del centro urbano y es necesario utilizar transporte, ya sea público o privado.

El transporte público llámese microbús, combi o metro, es el más utilizado por los estudiantes, aunque muchas veces y por lo general es muy pesada esta forma de movilidad ya que físicamente te cansa por estado de las unidades, por otro lado, las unidades al ser viejas contaminan más y por si fuera, pero el costo y el tiempo que se invierte con la utilización de estas formas de movilidad es muy elevada.

Una opción poco estudiada, pero que sería adecuado abordar y desmembrar, sin embargo últimamente está saliendo muy útil es la de compartir el coche con más personas, llámese entre compañeros de la universidad o no, tal como es el caso de trabajadores que pertenecen a diferentes ramas laborales pero con el mismo destino que generalmente es el centro urbano más importante, provocando con esta forma de

movilidad una reducción en la contaminación medioambiental y se evita un poco los atorones en el tráfico

Los motivos principales por los que se escoge uno u otro transporte son diferentes. Los que escogen el transporte público lo hacen porque está más próximo a su lugar de residencia, en primer lugar, y, en segundo lugar, porque es más barato. Los que optan por el transporte privado, en cambio, lo hacen porque es más rápido, en primer lugar, y porque hay poca oferta de transporte público, en segundo lugar.

Capítulo 2

Valoración de la movilidad de los estudiantes universitarios de Texcoco e Ixtapaluca

2.1 Formas de movilidad (Transporte público y privado)

Una vez teniendo un panorama general de la movilidad de la ZMVM y comprendiendo la importancia de los dos municipios estudiados y los diversos factores educativos presentes en estos municipios del Estado de México, nos enfocamos a la valoración de la movilidad de los estudiantes universitarios de Texcoco e Ixtapaluca.

Tenemos que entender que la movilidad en la Ciudad de México es más deficiente, el acceso de transporte público es cada vez más estrecho y como se ha planteado anteriormente en este trabajo, la falta de planeación y una visión metropolitana provoca una expulsión de población a otros estados que va en aumento.

“En promedio las personas pasan al menos cuatro años de su vida en el transporte público y en muchas ocasiones en unidades que no ofrecen las mejores condiciones, por eso es necesario que autoridades y concesionarios trabajen en conjunto y pongan en marcha una política nacional de movilidad que fomente la inversión en la mejora y renovación del transporte público”, señaló Jesús Padilla, presidente de la AMTM, durante la inauguración del Octavo Congreso Internacional de Transporte 2016.

Por su parte, el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO, 2016) menciona que si no se hace un ordenamiento territorial con miras a la idea de la ciudad del futuro donde haya vehículos autónomos y una comunicación y traslados más inteligentes que aprovechen las herramientas tecnológicas las personas van a acabar pagando más en transporte que en hipotecas.

Pero mientras no se realiza este ordenamiento, debemos entender que para evitar mayor tiempo de traslados en distancias cada vez más cortas hay que desincentivar el uso del automóvil ya que en promedio sólo 1.2 personas usan este vehículo en horas pico en la Ciudad de México donde caben cuatro a cinco pasajeros por vehículo e invertir en el Transporte público de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (FIMEVIC, 2016).

Por otra parte, con el objeto de ubicar correctamente la presente investigación, se consideró que el Sistema de Transporte Público de pasajeros en la Ciudad de México está compuesto por dos sistemas principales:

- El sistema de transporte público operado por el gobierno, constituido por el Sistema de Transporte Colectivo (Metro); Este sistema público ha tenido sus disparidades, pero su tendencia es desplazar paulatinamente al sistema de transporte concesionado.
- Y por el sistema de transporte público concesionado. compuesto por el sistema de transporte público concesionado operado por particulares, el que está conformado por microbuses, autobuses urbanos y taxis, que en su conjunto atienden 60% de la demanda.

Es importante que el transporte sea multimodal, limpio, seguro, rápido y eficaz, en conclusión debe ser de calidad, llevar a su destino a los usuarios y estar realmente conectado con los centros de interés (trabajo, escuelas, centros de entretenimiento), por otra parte se debe de trabajar en la protección y defensa de los derechos de los usuarios, quienes como consumidores reciben el servicio de empresas concesionadas, donde deberían de ser tratados de mejor manera, pero la realidad nos demuestra que además de contar con unidades en pésimas condiciones, los usuarios se ven expuestos a la inseguridad, que más adelante se hondara sobre el tema.

Es entonces que la necesidad de transporte público que se genera por la atracción de la UAM-X como institución académica a nivel superior, sumado a la cercanía Avenida Canal de Miramontes; suministraron de una estructuración de transporte para la zona donde se localiza la UAM-X, puesto que, la universidad y la avenida podemos tomarlos como ejes estructuradores del panorama del sur de la ciudad.

Además, esto se debe a las formas urbanas y a los procesos de movilidad que van relacionados, ya que las rutas de transporte influyen en la articulación urbana.

Entonces la articulación del transporte ha provocado un cambio en las metrópolis, antes el transporte estaba ligado a las aglomeraciones de las personas, ahora está relacionado también con las zonas comerciales hacia donde muchas personas se dirigen, en las que se concentran las tiendas y lugares de esparcimiento, estos llamados corredores comerciales o terciarios, en este caso, Avenida Canal de Miramontes benefició la movilidad y conectividad de la UAM-X.

Podemos entender, entonces que estos corredores, como sus antecesores las sub-centralidades, no constituyen verdaderas centralidades urbanas. Son solo agrupaciones mercantiles organizadas en función del intercambio, se forman para el automóvil, no para el peatón, solo los centros comerciales aparecen como pseudo-

centralidades, dominadas por la mercancía: las centralidades de la ciudad neoliberal (Pradilla y Pino, 2004)

Esta mejoría en la conectividad ocasiona un problema, provocan embotellamientos, mayormente realizados por el transporte público, ya que, debido a los cambios en los procesos económicos y sociales, se ha dejado a un lado la centralidad y se han enfocado más en servir a los corredores donde se localice un punto de interés, que para el presente estudio es la UAM-X, también se crea este problema por las calles en malas condiciones y estrechamiento.

Ahora bien, usualmente se aborda la diferenciación entre el transporte público y privado, como si tuvieran formas homogéneas y generales de implantarse, cuando, en general, dependiendo de los agentes que acceden a uno u otro, pueden también dar pie a condiciones específicas de desplazamiento y movilidad diferenciadas en lo público o en lo privado (Navarro, 1999), pero sin dejar de lado el privado ya que es este en el cual podemos encontrar una alternativa de solución al problema que presenta el transporte público, además que se presupone que los que tienen acceso al transporte público es población de escasos recursos y no es muy factible costear el trasladarse en transporte privado.

En ese contexto el transporte y la movilidad urbana se han interpretado como asuntos sectoriales, en las grandes ciudades ha sido la construcción de infraestructuras la que ha dirigido el crecimiento urbano, dicho esto porque son ellas las que dotan de accesibilidad al territorio. Entonces como mencionan Santos y Ganges se tendrá que analizar la infraestructura que permiten el acceso de este Municipio hacia el interior del Distrito Federal (Santos Luis y Ganges y de las Rivas Sanz Juan Luis, 2008:21).

Sin embargo, como en esta investigación se aborda el tema de transporte de pasajeros tenemos que tomar en cuenta como menciona el Centro de Transporte Sustentable (CTS, 2011:16), en el caso de no tomarse ninguna acción al 2025 aproximadamente 35% de los viajes se realizaran en automóvil privado, comparado con el 19% de hoy día, congestionando las vialidades y sometiendo a los mexiquenses a tiempos excesivos de viaje, más contaminación, y una ciudad más inhumana donde las personas se someten al riesgo cada vez mas de vivir un accidente vial, es por eso de vital importancia a través de este estudio lograr entender si existen deficiencias en el transporte de pasajeros y así poder dar posibles soluciones y tener un transporte

digno y contrarrestar el uso del auto, ya que con el panorama que nos presenta el CTS no es nada favorecedor para la movilidad urbana.

De ahí que, entre los diversos problemas urbanos que afectan a la Ciudad de México y al Estado de México, es de vital importancia el transporte pues implica la movilidad de la población. Los diversos modos de transporte, públicos y privados, permiten acceder a los mercados urbanos, principalmente al de trabajo y al de vivienda, pero también a los mercados de bienes y servicios (Graizbord, 2005: 71), es entonces que podemos empezar a vincular el transporte que permite la movilidad con la UAM-X y no solo con esta universidad sino con un universo escolar muy alto, donde están incluidos varios niveles educativos.

En ese contexto, el Centro de Transporte Sustentable en el 2011, demuestra que una de las posibles soluciones sería la Red Integrada de Transporte Masivo, la cual se propone la construcción de 9 líneas del sistema de autobús de tránsito rápido (Bus Rapid Transit BRT) Mexibús adicionales a la existente, para atender los viajes internos al Estado de México en la ZMVM, por lo que sería interesante investigar si se podría añadir una línea que su alcance sea hasta el municipio de Texcoco y sin dejar de lado la posibilidad de una red de metro cercana a Ixtapaluca que sería lo que se tiene pensado en Chalco-La Paz.

El panorama de la accesibilidad del Estado de México hacia la Ciudad de México demuestra que no existe un transporte público que considere trayectos largos de personas que tenga esa modalidad intra metropolitana, provocando que se realicen transbordos en los diferentes tipos de transportes públicos (combi, autobús, metro, metro bus, mexibus, taxis) que el Estado de México ofrece, puesto que la mayoría de estos servicios solamente aproximan a los pasajeros a los límites del Distrito Federal, lo que a su vez conlleva a un desembolso económico mayor para los estudiantes universitarios provenientes del Municipio de Texcoco e Ixtapaluca y a su vez una pérdida de tiempo considerable.

2.2 Ruta de autobús de Texcoco e Ixtapaluca a la UAM-X

Por la problemática anterior descrita del transporte público es que los universitarios de la UAM-X tuvieron, por un lado que, buscar otras “opciones” para poder movilizarse, en primer lugar para el municipio de Texcoco los estudiantes hace aproximadamente 10 años buscaron un medio de transporte alternativo, el cual consistió en “rentar” un camión de turismo, para que prestara el servicio de Texcoco directo a la UAM de Xochimilco, que actualmente es base para este estudio, ya que al paso del tiempo siguió funcionando, de aquí en adelante este tipo de transporte particular se le llamara para este trabajo “transporte exclusivo de universitarios”.

Este transporte exclusivo de universitarios de Texcoco funciona actualmente con dos autobuses de turismo, sin rotulación, que realizan este servicio directo para los estudiantes, cabe aclarar que estos autobuses no son pertenecientes a ninguna empresa concesionaria, son independientes en el caso de Texcoco.

Este “transporte exclusivo de universitarios” al formar parte de un servicio gestionado por parte de alumnos de la UAM-X provenientes de Texcoco, se infiere en el presente trabajo que pasa a formar parte de las filas del transporte “privado”, esto porque no todo el público tiene acceso, es solo para universitarios y más en específico que acudan de Texcoco a la UAM-X.

De modo semejante, en el municipio de Ixtapaluca se presentó que ellos mismos gestionaron el autobús para su uso personal, en Ixtapaluca está inmerso otro tipo de gestión, una gestión política, ya que este tipo de transporte exclusivo de universitarios se inició recientemente en el año 2013 por parte de un ex alumno de la UAM-X de nombre Carlos Enrique Santos, que en ese entonces era diputado, y esta abiertamente relacionado a la agrupación “Antorcha Campesina”, este personaje buscando apoyar a los universitarios de Ixtapaluca, puso a disposición dos autobuses igual de turismo para que brindaran el servicio directo para universitarios de Xochimilco, los autobuses cuentan con cromática referente al gobierno municipal, diciendo justamente que es un “transporte gratuito para universitarios” y con logotipos de la universidad como son su escudo o su mascota (pantera negra), los choferes no conciben que pertenecen a una empresa como tal, sino sienten que siguen siendo independientes aunque son pagados y sus horarios de fines de semana son concesionados por el gobierno municipal priista ligado a Antorcha Campesina.

Los alumnos realizan la gestión de inscribirse dentro del municipio en la Dirección de Desarrollo Educativo donde cuentan con los requisitos básicos, como: credencial de estudiante, boleta de la universidad para comprobar que están activos y que su promedio sea mínimo de 8, comprobante de domicilio, y credencial de elector, si cuentan con estos requisitos los universitarios de la UAM-X y tienen un mínimo de 40 alumnos es entonces que pueden gestionar con el ayuntamiento este tipo de apoyo gratuito, siendo así que lograron obtener el apoyo para dos autobuses por parte del municipio de Ixtapaluca.

Estos cuatro autobuses (dos de Texcoco y dos de Ixtapaluca) son una pequeña parte de los autobuses de turismo que brindan servicio “directo” hacia diferentes centros educativos, se deja para posteriores trabajos el analizar la totalidad de estos transportes privados, sus ventajas y desventajas e impactos sobre los usuarios, además de sus diferentes formas de gestión. Para el presente solo nos enfocaremos en los 4 que tienen como origen Texcoco e Ixtapaluca y como destino la UAM-X.

El comienzo de este transporte exclusivo de universitarios en Texcoco empezó como ya se mencionó por gestión de estudiantes hace aproximadamente 10 años, por otro lado actualmente en Texcoco se implementó un programa de apoyo económico a los universitarios que se inscriban por la administración municipal denominado “Unidos por los jóvenes universitarios” en la administración municipal 2013-2015, que si bien no tiene que ver directamente con los autobuses exclusivos, tienen el mismo objetivo de apoyar a los universitarios; en Ixtapaluca se implementó el servicio de “Transporte universitario Gratuito” igualmente en la administración municipal 2013-2015. Como se ha mencionado existen dos autobuses que brindan el servicio por cada municipio (Texcoco e Ixtapaluca), los cuales suman 4 vehículos que benefician a aproximadamente 160 alumnos universitarios de la UAM-X.

Este tipo de apoyos municipales buscan mejorar las condiciones de movilidad de los estudiantes universitarios, es importante conocer cómo perciben el desplazamiento y las situaciones con las que afrontan su traslado del lugar de residencia (vivienda-universidad) y Universidad-lugar de residencia (casa). De igual manera, debo aclarar que en este trabajo se entenderá como movilidad, la capacidad de las personas para desplazarse de un lugar a otro ya sea para trabajar o estudiar sin tener que modificar su lugar de residencia (Ramírez. 2015).

El trayecto del desplazamiento que realizan en primer lugar de Texcoco hacia la UAM-X empieza diariamente en el calles cercanas al centro de Texcoco, sobre la

avenida Fray Pedro de Gante, frente la Catedral de dicho municipio, donde se localizan los dos autobuses que prestan el servicio de transporte exclusivo de universitarios de la Universidad Autónoma Metropolitana unidad Xochimilco, estos autobuses se trasladan por la autopista Autopista Texcoco - Peñón, después se incorporan a la avenida Oceanía, después Eje 3 Oriente, finalmente hacia Villa Quietud (Véase imagen 2).

Debemos entender que la implementación de esta ruta de autobús exclusivo de universitarios de Texcoco se originó por iniciativa propia como se mencionó anteriormente aproximadamente en el año 2006, por la misma necesidad de un grupo de estudiantes de la UAM-X que se organizaron con el chofer del autobús turístico y empezaron a realizar este tipo de movilidad.

Al principio esta modalidad de transporte para universitarios fue poco demandada, por lo mismo que llevaría tiempo que muchos se enteraran, pero la paciencia y la perseverancia se fue consolidando como un servicio privilegiado que los texcocanos universitarios de UAM utilizan.

De igual manera es conveniente aclarar que no solo se inició esta ruta hacia la UAM-X, también a la par, se generó la demanda para la UAM-I, siendo que, por su relativa cercanía, hace que resulte más atractiva para los estudiantes de Texcoco.

Hace tiempo también existía un transporte en la UNAM que se dirigía a Texcoco, se empezaba a conformar con la modalidad de que solo lo utilizaran los estudiantes de Ciudad Universitaria, pero también profesores e inclusive familias utilizaban este transporte que salía a altas horas de la noche siendo un transporte que realizaba esta conexión metropolitana, actualmente no se logró encontrar información de que se siga realizando este mismo traslado por parte de algún particular hacia Texcoco.

Actualmente se conoce de diferentes prepas que realizan la misma modalidad de desplazamiento que los universitarios “uameros” de Texcoco, siendo que se está optando por este tipo de transporte exclusivos que brindan diferentes tipos de impactos que sería conveniente en otro trabajo lograr percibir y generar un panorama actual de lo que se está realizando y por qué lo están haciendo y cuáles son los resultados debido a esta modalidad.

Retomando el caso específico de este trabajo, en Texcoco no se cuenta con el apoyo por parte de las autoridades municipales hacia el transporte, pero si se cuenta un apoyo económico para pasajes para ciertos universitarios que hayan logrado inscribirse al programa “Unidos por los jóvenes universitarios” de la administración

2013-2015 al mando de la Profesora Delfina Gómez Álvarez y actualmente se está realizando una renovación de beneficiarios por el actual presidente municipal Higinio Martínez Miranda (2015-2018) ambos partidarios de partido político Morena; más adelante en otro apartado se tratara ampliamente sobre el programa de apoyo.

En este tipo de “transporte exclusivo de universitarios” al no ser perteneciente a una agrupación, asociación o empresa, no se tienen restricciones para el accenso de universitarios, esto mencionado en las entrevistas, porque siempre son los mismos usuarios que abordan de ida y de regreso van formando (mencionado por los estudiantes) un tipo de familia que entre ellos se conocen y se cuidan, además de que al principio se mencionó, esta modalidad surgió por iniciativa de propios ex estudiantes de la UAM-X provenientes de Texcoco, no se tiene alguna representación, como no se tiene que entregar cuentas a nadie en particular a ninguna autoridad, es un servicio normal concesionado.

El único acuerdo con las autoridades municipales, así como escolares de la UAM-X es para acordar donde realizar el ascenso y descenso de los universitarios, de ahí en fuera no se cuenta con un mayor apoyo hacia los autobuses.

Por otro lado, para el caso específico de Ixtapaluca el “transporte exclusivo de universitarios” tiene de ruta la Autopista México - Puebla después se incorpora a Santa Martha Acatitla, de ahí toma la salida a avenida Ermita Iztapalapa para finalmente tomar el anillo periférico Adolfo Ruiz Cortines hasta tomar la desviación a Villa Quietud (Ver Imagen 2 e Imagen 3 en Anexos).

Me parece pertinente no dejar de lado a los choferes ya que son actores importantes para cual sea de los dos transportes de Texcoco e Ixtapaluca, como se ha hecho mención, ellos no se sienten parte de una agrupación política o social, nos hacen mención que se sienten como un trabajador más, de un empleo normal.

Se tuvo la oportunidad de hablar con dos choferes, uno del servicio de Texcoco y otro de Ixtapaluca, las situaciones que nos comentan no es tan diferente como se pensaría podría ser. Por ejemplo, el chofer de Texcoco nos comentaba que él, al no pertenecer a una asociación o no ser parte del municipio de Texcoco él es su propio jefe, también situación que nos llamaba potencialmente la atención era referente al tiempo de espera de salida de la universidad a su municipio y aquí si los dos choferes de Texcoco e Ixtapaluca nos indicaron que lo aprovechan para descansar, ya que nos comentan es muy pesado manejar en la Ciudad de México, aprovechan la parte

debajo del camión donde habitualmente irían las maletas para tener una cama provisional y en su caso tener hasta una pequeña televisión y almohadas.

También por parte de los dos choferes (Texcoco e Ixtapaluca) se mencionaba que había ocasiones en que su pareja los acompañaba.

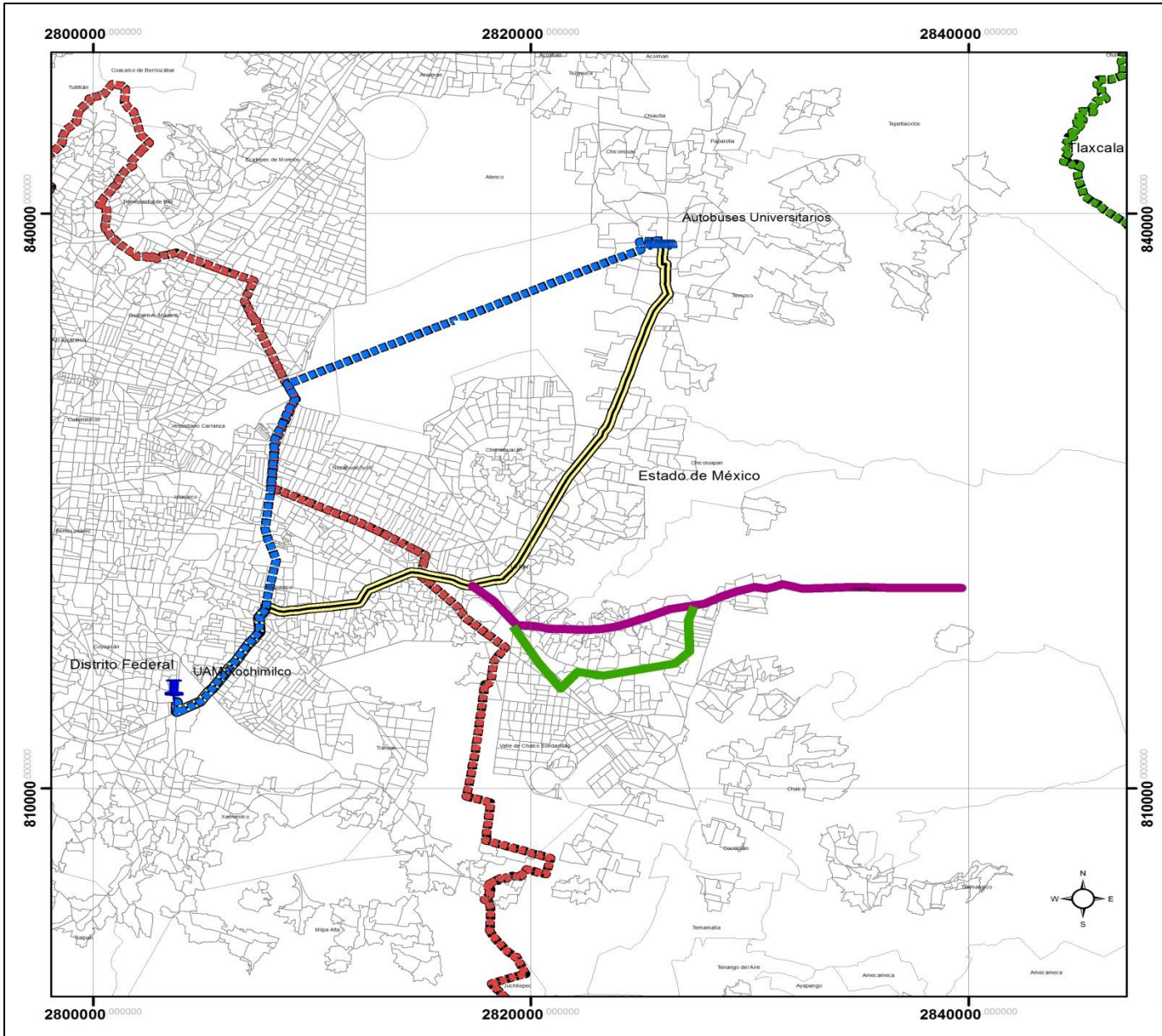
El chofer de Ixtapaluca al contrario del de Texcoco si pertenece al municipio y aunque en las pláticas nunca se aceptó la relación con Antorcha Campesina, se mencionaba que había fines de semana que tenía que realizar traslados de personas que les indicaba el ayuntamiento.

Este chofer de Ixtapaluca debía realizar su trayecto diario y después llevar a “guardar el autobús” en lugares provistos por el municipio donde se les da mantenimiento, según lo expresado por el chofer. El chofer de Texcoco a diferencia se llevaba el autobús a su casa o lugar visto por el mismo, no tiene horario forzoso u obligación de trabajar los fines de semana.

Aunque dos formas de ser trabajadores distinta en cuestión de “jefes” o de obligaciones, los dos hacen mención a que están muy a gusto ya que muchas de las veces por la tarde pueden realizar otras actividades con la familia, además que el viajar con universitarios hace el viaje más relajado que realizar trayectos con niños de primaria, ya que por fortuna los estudiantes guardan la compostura y el respeto es mutuo.

Por otro lado, dentro de las pláticas se les pregunto si contaban con Seguro social y solamente el perteneciente al municipio de Ixtapaluca nos indicó que sí, el de Texcoco al ser “independiente” no contaba con este servicio, de igual manera al preguntarles si contaban con “seguro de viajero” ante cualquier eventualidad nos mencionaron que sí, pero nunca nos mostraron con que aseguradora o lo que realmente cubría su seguro, ellos al parecer confundían el seguro de viajero con el seguro del autobús para percances automovilísticos, ya que cuando se les pregunto por el seguro de viajero respondieron que si porque en la Ciudad de México ya es obligatorio tener seguro por cualquier accidente automovilístico, aunque cuando se les cuestiono si alguien les revisaba que contaran con esa documentación, nos indicaron que nadie los revisaba.

Es entonces que aquí se abre otra problemática muy interesante ya que tanto autoridades escolares como municipales no están realizando su trabajo de ver que el servicio sea proporcionado con todas las normas en cumplimiento, y como siempre hasta que no pase algo grave se tomaran cartas en el asunto.



Concibamos que, en Ixtapaluca, la implementación de dicha ruta tuviera incidencia política, por parte de Antorcha Campesina, dicha organización empezó a dar el apoyo de autobuses para universitarios de la UNAM e IPN, no fue hasta que se organizaron estudiantes de la UAM que empezaron a tomar en cuenta a los estudiantes de esta casa de estudios.

Este inicio de apoyos por parte de Antorcha Campesina se inició cuando diversos funcionarios municipales tenían relación directa con la asociación, y esta a su vez buscando el apoyo de los jóvenes, pensó en brindar el servicio de autobuses gratuitos para universitarios. Estamos entonces frente dos gestiones diferentes con el mismo fin, el de apoyar a los universitarios, aunque con el tinte político inmerso dentro de ellos, por un lado, en Texcoco el partido Morena inicio el programa de “Unidos por los Jóvenes Universitarios”, y por otro lado en Ixtapaluca se brinda el apoyo de proporcionar autobuses para que brinden el traslado de forma gratuita para Universitarios de diferentes Universidades.

Cabe aclarar que se realizaron 25 entrevistas a universitarios de Texcoco y 39 entrevistas a universitarios de Ixtapaluca, se realizaron en diferentes días además de diferentes formatos, pero con la misma guía, para no perdernos en la variedad de respuestas, en algunos casos se pudo entregar hojas para que escribieran sus respuestas. También se realizó en forma de plática durante el trayecto, o vía electrónica, dependiendo de cómo las circunstancias nos lo fueron permitiendo. Había días que los universitarios estaban menos accesibles ya sea por un mal día o estrés de la escuela, por lo que se utilizaron formas diversas de percibir lo que viven los universitarios y plasmar su sentir.

A través de las 39 entrevistas a coordinadores o usuarios del transporte de Ixtapaluca, se insistió que el apoyo no se brinda por parte de Antorcha Campesina; las personas entrevistadas mencionaron que se deslindan totalmente de esta agrupación, pero que sí aceptan tener un compromiso con el ayuntamiento, en el sentido de que, la Dirección de Educación municipal es quien los está apoyando con los autobuses y el servicio gratuito. Se tomó la decisión que una vez al mes se realicen por parte de los usuarios del transporte gratuito faenas en diferentes puntos del municipio, como una manera de retribuir el esfuerzo que está haciendo el municipio para darles el apoyo, faenas que incluyen pintar bardas, deshierbar, recoger basura etc.

La ruta de transporte exclusivo de universitarios de Ixtapaluca cuenta con reglas de las cuales destacan, como anteriormente se mencionó, que al abordar deben mostrar su credencial que acredite que es estudiante de la Universidad Autónoma Metropolitana y cuenta con el apoyo; también que el cupo máximo de usuarios dentro del autobús es de 40, al rebasar este límite no se le dará acceso al usuario; de igual forma no se permite ningún tipo de violencia dentro del autobús, ya sea verbal o física, hacia los mismo usuarios así como hacia el chofer y no dañar el autobús.

Por otro lado, dejan en claro que el tiempo de espera por las mañanas será de máximo 4 minutos y en la tarde de 8 minutos; no hay paradas de ida a la Universidad y exclusivamente dentro del municipio de Ixtapaluca; no se permite ingerir bebidas alcohólicas dentro del autobús.

Las faenas son de carácter obligatorio, si se cuenta con dos faltas consecutivas o a tres faltas esporádicas injustificadas serán dados de baja; y finalmente algo a resaltar a mi parecer es que las justificaciones de faltas deben realizarse por escrito y con los documentos que amparen dicha falta (justificante medico únicamente del IMSS), demostrando que se tiene un control y una responsabilidad con el servicio que se les está brindando, no lo toman como un lujo o como un juego, sino como un privilegio que si no se justifican debidamente las faltas pierden su lugar, dando paso a otros universitarios de Ixtapaluca.

Para aclarar un poco más sobre los usuarios del transporte de Ixtapaluca y las razones que los hacen realizar este desplazamiento argumentando que es por la carrera, se logró que se nos informara de hacía que división se dirigen los universitarios, siendo así que solamente 15 de los usuarios de los dos autobuses que prestan el servicio de Ixtapaluca hacia la UAM-X estudian en la División de Ciencias y Artes para el Diseño, 40 de los usuarios estudian en la división de Ciencias Biológicas y de la Salud, y 42 de los usuarios estudian en la división Ciencias Sociales y Humanidades de la UAM-X.

Para el caso de los usuarios del transporte de Texcoco no se logró realizar las entrevistas a todos los usuarios de los autobuses, por lo que es difícil contar con datos que podamos contrastar con los obtenidos de los organizadores de Ixtapaluca.

En consecuencia como parte del compromiso que tienen con el municipio que les brinda el apoyo para el caso de Ixtapaluca, como se ha mencionado deben cumplir una faena cada mes (la cual consiste en realizar trabajos, no remunerados y consisten en pintar, limpiar y adecuar lugares públicos), pero también se cambia la labor por otra

faena deportiva interuniversitaria (donde se realizar eventos de información universitaria o competencias entre alumnos de diferentes universidades o de la misma unidad), ya que como se ha mencionado existen en Ixtapaluca varios autobuses que se dirige a estudiantes de UNAM y IPN, por lo cual realizan eventos deportivos como ajedrez, atletismo, basquetbol, futbol, voleibol y zumba, que va dirigido a su convivencia social entre universitarios de Ixtapaluca y hacia una vida sana haciendo deportes.

En Texcoco los universitarios al ser beneficiados de este programa no tienen obligación alguna de cubrir algún tipo de faena o de apoyo hacia el gobierno municipal, ya que el programa “Unidos por los Jóvenes Universitarios” abarca un universo más amplio que no solo se centra en la UAM sino también entran universitarios de diferentes centros e institutos de educación superior (Ver cuadro 7).

2.3 Diversidad de Costo y Tiempo de la movilidad.

Para concebir de mejor manera el tiempo y el costo de los desplazamientos para asistir a la UAM-X, debemos entender que depende de la entidad de la que hablemos ya que si tomamos en cuenta los trasbordos que se hagan ya que a mayor movimiento de transporte a transporte genera un gasto mayor para llegar a la universidad. Por ejemplo, en el Estado de México el pasaje mínimo es de 8 pesos y en el Distrito Federal el pasaje mínimo es de 4 pesos, demostrando que sale más caro el trasladarse en el Estado de México, estado donde se localizan los dos municipios de esta investigación.

En realidad, el asunto del costo debe tomarse como una dificultad para la movilidad urbana ya que se genera con sus diferentes costos una segregación y exclusión social, puesto que, si se tiene un costo elevado como lo que presenta el Estado de México en el pasaje, hace que se limiten los desplazamientos para los agentes de este estudio que son los universitarios.

Del mismo modo, debemos tomar en cuenta la accesibilidad con la que se cuenta en el Estado de México, ya que el transporte público proveniente de esta entidad solamente acerca a la población a los límites de la Ciudad de México, obligando a las personas que quieren entrar a los diferentes puntos de interés de la ciudad a gastar más en trasbordos, ya sea para tomar metro, metrobús etc. Lo que conlleva a desembolsar más y en gastar más tiempo en los traslados y transbordos.

En el caso de un estudiante de Texcoco por ejemplo debe tomar 3 medios de transporte para llegar a la universidad esto generándole un desembolso de un promedio de 80 a 100 pesos diarios. Un estudiante de Ixtapaluca igualmente debe tomar al menos dos medios de transporte haciendo que gaste de 30 a 50 pesos diarios. Para los dos ejemplos, se genera en el núcleo familiar un desembolso económico del gasto familiar de 10 a 30 %, según datos obtenidos de las entrevistas con los universitarios, lo que nos lleva a reflexionar sobre el gasto que produce el estudiar, tomando como un ejemplo que una familia que tiene ingresos basados en el salario mínimo de \$73.04 por día, entonces como sabemos muchos de los padres de los universitarios ganan un poco más del salario mínimo donde a través de las entrevistas con los universitarios se nos menciona un rango de salario familiar que va entre 5 mil a 8 mil pesos mensuales.

Es por eso que un estudiante universitario de Texcoco gastaría en transporte público 400 pesos semanalmente, 1600 mensualmente lo que tomando un rango de que la familia tenga un ingreso de 6000, equivaldría a un gasto del 26% del total mes con mes.

Como consecuencia, para quienes dependen del transporte público, que son la gran mayoría, estas condiciones pueden representar un costo muy elevado en tiempo, comodidad, dinero y calidad. Dicho problema se agrava debido a la precariedad del sistema vial en las áreas periféricas y a la baja calidad del transporte público, con unidades muy desgastadas, viejas y sin dejar de lado los contaminantes que generan estas unidades.

Para el caso de Texcoco el transporte público está integrado por microbuses y combis de diversas empresas tales como ADTex, Ruta 98, Ruta 104, por otro lado, en Ixtapaluca el transporte público en su totalidad está integrado por combis de las rutas 28, 50 y 83.

Es por eso que la falta de conectividad de la ZMVM y la inseguridad que se ha presentado en los transportes públicos, provocaron que los alumnos de la UAM-X se organizaran logrando dos rutas de transporte exclusivo para alumnos de la universidad, los autobuses que hacen el recorrido Texcoco-UAM-X, que usan como base el estacionamiento antes de ingresar a las casetas de vigilancia, donde se estacionan dos autobuses foráneos, que trasladan alumnos desde Texcoco a la UAM-X, llegan a las 8 de la mañana a la UAM-X y regresan a Texcoco a las 3:30 PM aproximadamente, cobran 30 pesos de ida y otros 30 pesos de regreso.

Esta forma de organizar la movilidad, reduce el parque vehicular, el gasto económico, genera mayor seguridad en los trayectos y crea un ambiente de comunidad y socialización entre los alumnos.

A través de las entrevistas se obtuvo respuestas muy coincidentes donde al unísono se mencionó que la utilización de estos medios de transporte exclusivos de universitarios les beneficia mucho en cuestión económica por un lado, en Texcoco pagan 60 pesos diarios de los 80 que gastarían en el transporte público, en Ixtapaluca los universitarios de la misma forma se ahorran los 30 pesos que gastarían en transporte público, esto aunado al beneficio de comodidad y seguridad que brindan estos transportes universitarios.

A su vez el tiempo de traslado, que se genera en el transporte público se consume al máximo, no dejando así tiempo para tener oportunidad de realizar otras actividades. Los estudiantes de Texcoco e Ixtapaluca al trasladarse diariamente de sus lugares de residencia a la Universidad, se enfrentan a problemáticas del tiempo empleado en sus recorridos.

Es entonces que de las 25 entrevistas realizadas a los estudiantes universitarios provenientes de Texcoco, se les cuestionó, que si no utilizaran el transporte universitario qué tiempo emplearían para trasladarse; se hizo mención que debido a la fragmentación del transporte público emplearían 2 horas y media en llegar de casa a la universidad esto por la problemática que presenta el estado de México de tráfico que se genera en las mañanas y se pierden minutos por el congestionamiento vial, también al ocupar tiempo para abordar los transportes públicos o en ocasiones en transbordar.

Las horas que invertirían en transporte público en ocasiones son motivos de pérdida de calidad familiar o de poder llegar descansado a la universidad.

Es por ello que en la modalidad de transporte universitario para el caso de Texcoco e Ixtapaluca se ahorran de media a una hora en el traslado de su casa a la universidad, ya que el transporte exclusivo de universitarios realiza un trayecto directo sin realizar paradas.

También este transporte tiene la posibilidad de desviarse por rutas que sean necesarias ya sea porque hay mucho tráfico en las avenidas o accidentes viales, lo que el transporte público muchas veces no hace.

Los usuarios de igual manera al hacer mención de la economía hacen referencia a que, por un lado, los de Texcoco no les importaría pagar más por el servicio puesto

las ventajas como comodidad y seguridad son suficientemente fuertes razones para poder contar con este tipo de transporte, y por otro lado los de Ixtapaluca, hacen mención que les gusta ahorrarse un dinero que bien lo pueden ocupar para cuestiones familiares, personales o escolares.

2.4 Riesgos asociados con las formas de movilidad

Hoy en día debido a diferentes circunstancias en los municipios del Estado de México se presenta un factor de inseguridad tanto para la vivienda como en el transporte público, no es por nadie desconocido el escuchar en los noticiarios nocturnos muertes de personas dentro del transporte público por oponerse a ser despojados de sus pertenencias y dinero.

Hoy por hoy el hecho de subir a bordo en el transporte público constituye un acto de audacia, ya que si hablamos de los choferes del transporte público la mayoría (no todos) tienen un irrespeto absoluto por la vida propia y la de los demás manejando sus unidades a altas velocidades, eso aunado a la saturación del servicio se dan apretones, empujones dando la facilidad de sufrir hurtos de billeteras o cosas de las mochilas, según opiniones de universitarios que utilizan el transporte público.

Podemos ejemplificar la inseguridad del transporte público, cuando abordan supuestos vendedores de dulces, con mala vibra, mal aspecto y sus palabras invocan a la bondad de los pasajeros, subrayando que recién salieron de la cárcel, que prefieren pedir que les compren dulces y no robar, etcétera, realizando un trabajo psicológico muy bien elaborado para que la gente por propia "voluntad" entregue unas monedas por las buenas.

Hay casos donde existen rutas donde las personas saben que van a ser abordadas por tipos que "extorsionan" por así decirlo, porque no asaltan, pero si "extorsionan" a los pasajeros, pidiéndoles que cubran con su respectivo "moche", donde las mujeres tienen la "obligación" de cooperar con 5 pesos y los hombres con 10 pesos, muchas veces las personas ya contemplan dentro de sus gastos de desplazarse este "diezmo", donde se hace referencia que prefieren cooperar con esta pequeña cooperación a que les roben bolsas y celulares.

Esto es lo que sufrimos los usuarios del transporte público de la Ciudad de México y del Estado de México, una realidad donde cada vez que salimos de casa no

sabemos si regresaremos con menos de lo que llevamos encima ya sea dinero, objetos personales o la vida misma.

Por ejemplo, ocho de cada 10 personas usuarias de transporte público consideran que este servicio es inseguro, y siete de cada 10 mujeres afirman tener miedo de ser agredidas sexualmente al usarlo (ITDP, 2016).

Distintas fuentes hemerográficas como periódicos o revistas, han contabilizado que, durante los últimos seis años, por lo menos 160 personas perdieron la vida en la ciudad de México en accidentes en donde estuvieron involucrados microbuses. Este tipo de transporte es el peor calificado en las encuestas de satisfacción a personas usuarias 77% se encuentra descontentos con este servicio, sin embargo, es el que concentra la mayor cantidad de viajes 63.7 por ciento. (CDHDF, 2012)

Por otro lado, el tráfico rodado es una de las principales fuentes que afectan a los niveles de exposición de la población urbana a los contaminantes atmosféricos.

La presencia de dióxido de nitrógeno en diésel y gasolina que consumen los coches son los responsables del 75% de la contaminación atmosférica y ésta sería una de las causas principales del incremento de los problemas de salud. Los efectos sobre la salud se apreciarían a corto plazo, como por ejemplo el asma, y a largo plazo en forma de enfermedades crónicas (“Blogverde.com”, publicado el 16 de marzo del 2016).

Los estudios realizados por el Instituto Nacional de Ecología de México en el 2014 han revelado que la contaminación ambiental produce daños en el desarrollo de los embriones: riesgos de incremento de cáncer de pulmón o bajo peso en los recién nacidos. Todo indica que la problemática que está afectando a la salud de los seres humanos va mucho más allá de simples problemas respiratorios, creando también enfermedades cardiovasculares e incluso parece que tiene un efecto sobre las atopias y conlleva una muerte prematura.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), se calcula que anualmente 1,3 millones de personas mueren a causa de la contaminación en las ciudades de países, tanto desarrollados como en desarrollo.

Lo anterior es evidente en una de las entrevistas, una chica de Texcoco, a través de la plática hizo mención a que si no existiera el transporte exclusivo de universitarios con origen Texcoco y destino UAM-X, sus papás no la dejarían asistir a una universidad tan alejada de Texcoco, no la dejarían tomar diariamente el transporte público para ir a la universidad por la inseguridad que se vive en el transporte, esto, es un claro ejemplo de la fuerza que genera este transporte exclusivo de universitarios

pero a su vez demuestra que algunos usuarios, no sabrían como desplazarse en esta ZMVM a través del sistema de transporte público, es por eso que afirmo que viven en un “encapsulamiento” que sería pertinente en futuras investigaciones dilucidar qué tan benéfico o contraproducente resulta este encierro en el transporte.

Es un tema muy recurrente en la totalidad de los usuarios, que la seguridad que brindan este tipo de transporte exclusivo de universitarios es mayor haciendo que vean con buenos ojos ya sea el cobro de una cantidad mayor de pasaje o de brindar su fuerza de trabajo “gratis” al municipio en forma de retribuirles el apoyo.

2.5 Apoyos municipales para la movilidad

La generación de políticas públicas entonces se vuelve vital para que fueran capaces de solventar las necesidades de todos los ciudadanos, la generación de reglas y marcos jurídicos que lleven a ejercer un gasto público y también plantear una serie de retos que busquen un cambio profundo en la planeación y la reestructura en materia de movilidad, de agenda urbana y de derechos sociales.

Las políticas sociales y urbanas en el Estado de México y de la zona oriente en particular han dependido de la coyuntura económica y política que se presenta; en tiempos de crisis es fundamental encontrar mejor equilibrio entre las actividades y los servicios que concentra esta región ubicada en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) y su desarrollo integral, con interacción importante entre la entidad con mayor número de habitantes.

En 1940 a 1980, la ZMVM tuvo su desarrollo vinculado al crecimiento de una economía regional del centro del país, donde el proceso de industrialización y modernización se centró en un modelo de localización de la industria manufacturera en el sector terciario de la economía y no necesariamente en el proceso de mundialización de la economía internacional como era la frontera y norte del país.

En los 80 se da una reestructuración económica impulsada por unas políticas, esto modifica a su vez el territorio, lo que propicia esta reestructuración es la crisis económica interna, pero también la mundial está presente con la onda larga recesiva, ahora la crisis va emparejada con la búsqueda de estrategias que permitan detener la caída para después buscar nuevamente el crecimiento económico, la crisis permite reorganizar para volver a impulsar la economía, para algunos esta es una crisis de sobreacumulación del capital en los países desarrollados.

Se asume que existen dos factores que influyen para definir la forma de movilidad de los estudiantes de la UAM-X, por un lado, una política de transporte que propone el transporte privado sobre el público, por lo que este último tiene una accesibilidad limitada hacia la UAM-X y segundo, una política pública de movilidad donde se busca la equidad en el acceso, la eficiencia en la disponibilidad, la sustentabilidad y la calidad en la infraestructura y la operación.

Si revisamos la infraestructura vial comprenderemos que las Políticas Públicas de Movilidad en el Distrito Federal están enfocadas a servir a los automóviles particulares, que a dar un servicio eficaz al transporte público; esta política es representativa del sistema neoliberal en donde estamos inmersos y está enfocado al consumo desproporcionado tanto de automóviles como de petróleo.

Las políticas se enfocan en realizar más infraestructura para los automóviles, pero la realidad es que al mismo tiempo se ven obstruidos por el enorme parque vehicular; siendo esto una contradicción ya que las políticas de transporte masivo se ven minimizadas en comparación a la inversión de políticas de los vehículos particulares.

Se estima que las personas emplean en promedio 16 horas semanales en traslados a sus lugares de estudio o trabajo. El tiempo promedio de un desplazamiento en la zona metropolitana del Valle de México es de una hora con 21 minutos. (Encuesta origen-destino, 2007).

Para 1978 inició la construcción de los Ejes viales, dando un ordenamiento en el tránsito de la ciudad, donde no varió la amplitud de la conectividad hacia la UAM-X, las políticas que entraron en función benefician solo al uso del automóvil y sus recorridos por la metrópolis (“La creación de los ejes viales”, publicado el 20 de agosto del 2012).

En 1991 se inauguró la línea A del Metro, con una longitud de 17 km. de Pantitlán a los Reyes La Paz. Desde 1991 al año 2014 no se ha podido resolver la diferencia en el costo de la movilidad del Estado de México al D.F es del doble o en ocasiones del triple.

Otro dato contrastante entre el Estado de México y el D.F es la infraestructura del servicio colectivo, demostrando una desigualdad y entorpecimiento de los traslados ya sea del D.F al Estado de México y viceversa.

El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (2016) tiene como objetivo promover soluciones de transporte que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación ambiental, la pobreza, los tiempos de traslado,

los accidentes de tráfico y, con ello, mejorar el desarrollo económico y la calidad de vida en las ciudades en donde tenemos presencia, es por eso como se ha hecho mención en la presente investigación debemos tomar en cuenta los estudios realizados, y tomar medidas que permitan mejorar la calidad del aire y reducir los tiempo de traslado.

Es por ello que para la presente investigación es relevante profundizar en la forma que los usuarios ven su calidad de vida, los tiempos y costos del traslado de Texcoco y de Ixtapaluca a Universidad Autónoma Metropolitana – Xochimilco.

Además, se tienen que buscar prácticas en relación al financiamiento público a obras de infraestructura y buscar generar alianzas estratégicas entre gobiernos, organizaciones de la sociedad civil, academia y sector empresarial, con el fin de que se dirijan las acciones de política pública.

Un claro ejemplo es el documento *“Invertir para movernos: diagnóstico de inversiones en movilidad en las zonas metropolitanas de México 2011 – 2013”* este documento presenta un diagnóstico de inversiones en movilidad en las zonas metropolitanas de México. Pretende identificar los retos y oportunidades que enfrentan los gobiernos locales para favorecer la movilidad urbana sustentable mediante las inversiones con recursos federales. (ITDP, 2014)

La Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad (COMETRAVI) fue creada mediante el convenio suscrito por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los Gobiernos del Estado de México y del entonces Departamento del Distrito Federal, el 27 de junio de 1994, con el objeto de “Establecer mecanismos para estudiar y resolver en forma coordinada, integrada y complementaria los problemas relacionados con el transporte y la vialidad; mejorar los servicios de transporte y la estructura vial en la zona conurbada; propiciar la homologación de los marcos jurídicos del transporte y la vialidad, y aportar información necesaria para el diseño del Plan Rector de Transporte y Vialidad del Área Metropolitana”, además de vigilar el servicio de transporte de carga, pasaje y turismo, la revisión de las bases de datos de permisionarios federales y locales. Así como la realización de operativos conjuntos y la regulación de ingreso de rutas a paraderos. La COMETRAVI tiene como función resolver las problemáticas de transporte en la Zona Metropolitana.

Luego, así que, los gobiernos municipales de Texcoco e Ixtapaluca están tomando realmente la problemática de la movilidad de sus pobladores, en específico y para este estudio de los Universitarios de la UAM-X.

Es necesario aclarar que estos apoyos por parte de los gobiernos municipales los podemos identificar en dos vías, por un lado, en Texcoco por la Vía Morena y en Ixtapaluca Vía Antorcha, dando pie a conjeturar que se brindan estos apoyos buscando un beneficio hacia su partido político, llámese votos o horas de trabajo no pagadas.

Para el caso en específico de Texcoco en la pasada administración municipal 2013-2015 de partido Morena, se inició un programa de apoyo económico que consiste en proporcionar a todo estudiante universitario inscrito al programa, un apoyo para que pague sus pasajes que gasta al mes para trasladarse a su universidad denominado “Unidos por los jóvenes Universitarios”, la premisa de este programa es que si eres residente de Texcoco y estudias la universidad y realizas el tramite el cual consiste en entregar documentos que acrediten tu residencia en el municipio de Texcoco, así como estar inscrito en alguna universidad y tu credencial de la escuela vigente; habiendo cumplido esto y haber acudido a realizar los trámites en las oficinas de Desarrollo Social y Educación de Texcoco.

Este apoyo del programa en Texcoco cubre 6 meses de apoyo económico, el pasado 8 de abril del presente año el presidente municipal Higinio Martínez Miranda, en un acto de entrega de las tarjetas donde se deposita el apoyo, menciona la activación de tarjetas de apoyo a estudiantes, indicando que se cubrirá el periodo de febrero a junio donde el gasto será de 4 millones de pesos que se destinarán por semestre, siendo entonces 8 millones por año y 24 millones durante el trienio del gobierno de Morena, recalcando que se buscara más apoyo a la educación para un mejor municipio, estos recursos se hace mención que provienen parte de los parquímetros que funcionan en el cuadro central del municipio de Texcoco, pero la cantidad exacta de recaudación no fue proporcionada.

Para el año 2015 se obtuvo una tabulación de los diferentes estudiantes beneficiados donde se contabilizaron 1,463, donde se tienen todos los centros, institutos y universidades de los que lograron inscribirse al programa de apoyo municipal, es aquí donde surge el interés central de la presente investigación ya que los números nos muestran que una gran cantidad de beneficiarios de este programa acuden a la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) que cuenta con 263 beneficiados, el Instituto Politécnico Nacional (IPN) cuenta con 319 beneficiados y la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) con 333 beneficiados, siendo la principal razón de querer tomar esta Universidad como referente de estudio de movilidad que

realizan los estudiantes diariamente (Ver Cuadro 7). De Ixtapaluca no se tiene un conteo de beneficiarios por que la información fue requerida y no fue proporcionada.

Cuadro 7: Programa "UNIDOS POR LOS JOVENES UNIVERSITARIOS 2014-2015"		
NOMBRE UNIVERSIDAD	No. DE ALUMNOS	%
Centro de estudios Superiores en Ciencias Jurídicas y Criminológicas	6	0.41
Colegio de Estudios de Posgrado de la Ciudad de México	4	0.27
Escuela Bancaria y Comercial	5	0.34
Escuela Nacional de Antropología e Historia	7	0.48
Escuela Normal Superior de México	8	0.55
IPN	319	21.80
Instituto Profesional en Terapia y Humanidades	5	0.34
Tecnológico de Estudios Superiores de Chimalhuacán	50	3.42
Tecnológico de Estudios Superiores de Ecatepec	4	0.27
UEVE	10	0.68
UNITEC	8	0.55
UACM	5	0.34
Universidad Autónoma De Tlaxcala	8	0.55
Universidad Autónoma Del Estado De Hidalgo	6	0.41
Universidad Autónoma Del Estado de México	52	3.55
UAM	333	22.76
Universidad de Anáhuac México Norte	5	0.34
Universidad del Valle de México	19	1.30
UNAM	263	17.98
Universidad Pedagógica Nacional	26	1.78
Universidad Politécnica Pachuca	5	0.34
Universidad Privada del Estado de México	156	10.66
Universidad Tecnológica de México	10	0.68
Universidad Tecnológica de Nezahualcóyotl	5	0.34
TOTAL DE UNIVERSITARIOS BENEFICIADOS	1463	100

FUENTE: DATOS OBTENIDOS DEL PROGRAMA "UNIDOS POR LOS JOVENES UNIVERSITARIOS" DEL AÑO 2014-2015 POR EL AYUNTAMIENTO DE TEXCOCO, ELABORACION PROPIA.

En el caso de Ixtapaluca el transporte como se ha mencionado es gratuito por parte del ayuntamiento de Ixtapaluca, siendo un recurso que sale de las arcas públicas, rutas que fueron gestionadas por el Licenciado Carlos Enrique Santos, siendo un fuerte militante de Antorcha Campesina ligada al PRI, el recurso hacia la UAM inicia en la administración 2013-2015, pero para las otras dos universidades se inició con el presidente municipal Humberto Carlo Navarro de Alba (2009-2012) y Maricela Serrano Hernández (2012-2015) ambos militantes del PRI.

Curiosamente quien fungió como representante para los apoyos a universitarios fue el Licenciado Carlos Enrique Santos, actual presidente municipal (2016-2018), sin embargo, no podemos afirmar ni inferir que fue una estrategia política para ganar votos el apoyo de transporte gratuito.

Tampoco podremos en la investigación relacionar cuánto dinero es el que se gasta el municipio de Ixtapaluca en este tipo de apoyos y cuánto pueden “ahorrarse” con la fuerza de trabajo que mes a mes tienen en sus faenas.

Sería muy interesante contar con datos reales, pero lamentablemente fueron solicitados y no se obtuvo respuesta de la procedencia de dicho dinero, sin embargo como este trabajo es de investigación podemos llegar a aproximarnos a una cifra del gasto que se pueden llegar a ahorrar el gobierno municipal, si tomamos como referencia que el salario mínimo por día está en 73.04, donde participan tanto los beneficiarios de UAM-I y UAM-X sumando un total aproximado de 160 alumnos, dando un total de 11,686 pesos que no están gastando mes a mes, siendo que las faenas se realizan una vez al mes, y eso solo se está contemplando a estudiantes de UAM, habría que sumarle las cantidades de los de UNAM e POLITECNICO.

Es pertinente aclarar que estas faenas van desde realizar trabajos de mejoramiento urbano, por ejemplo pintar parques, escuelas o zonas de recreación, cortar pasto, recoger basura, al igual realizar faenas interuniversitarias deportivas, como juegos de ajedrez, futbol, basquetbol, voleibol, atletismo y zumba entre otras, también realizan promoción de las universidades en una presentación de Universidades y preparatorias llamada “Expo-Orienta”, donde de igual manera los alumnos se organizan por áreas de estudio y por unidad para presentar lo que pueden ofrecer las licenciaturas de UAM.

Algo que debemos resaltar es que son los mismos alumnos los que se organizan y se reparten los deberes, los días de faenas pasan lista antes de iniciar y al finalizar, están muy conscientes de que es una manera de retribuir el apoyo que les brinda el gobierno municipal Priista, también solo se les informa donde se realizaran las faenas

y las tareas a realizar y se les dota de los insumos básicos, digamos pintura o accesorios para podar, pero también ellos de su bolsa se reparten para poder llevar bolsas de basura, brochas, escobas, etc.

En las mismas entrevistas con los estudiantes de Ixtapaluca los representantes de cada autobús que va a UAM-X se reiteró en muchas ocasiones que para ellos “Antorcha Campesina” nada tiene que ver, que es una gestión aparte de la asociación y que ellos no forman parte de dicha asociación, pero tampoco admiten o no quieren admitir que el gobierno municipal tiene una estrecha relación con Antorcha Campesina.

Aunque la realidad puede ser muy diferente a lo dicho por los usuarios, ya que por cuenta propia he observado los autobuses de IxtaUAM en evento políticos de “Antorcha Campesina”, trasladando a personas muy ajenas a un universitario, además de que no solo los de la UAM son utilizados por esta organización ya que también los de IXTAPOLI e IXTAUNAM de igual forma los he observado con personas con carteles, banderas haciendo alusión a su simpatía a “Antorcha Campesina”, obviamente no esperaba que los universitarios hablaran del uso de los autobuses o de la relación de su Presidente municipal con esta asociación, como dicen por ahí “no muerdes la mano que te da de comer”, es por eso que dentro de esta temática siempre pueden quedar a discusión los resultados aquí expuestos.

La emergencia ambiental que afronta la Zona Metropolitana ha dejado claro que los diferentes servicios públicos y concesionados de transporte no son suficientes. Para lograr viajes eficientes, seguros y cómodos, organizaciones civiles han propuesto redirigir la inversión y políticas públicas con el fin de ampliar la cobertura y calidad de servicio.

Finalmente, a continuación, se presentará un fragmento de las respuestas que se obtuvieron de las entrevistas realizadas a los 25 usuarios de Texcoco y a los 39 usuarios de Ixtapaluca, debemos tener en cuenta que, para elaborar un cuadro de respuestas completo, sería muy extenso y esto se debe a que muchas veces las respuestas se dieron de manera abierta, no siguiendo unas respuestas establecidas, como se mencionó anteriormente, se buscó entablar una plática amena con los usuarios para así poder abordar diferentes cuestiones que fueran fácil de compartir con un extraño, que para el caso sería uno como entrevistador. Una gran mayoría de los usuarios son hombres, esto como les repito porque para mí era más fácil entablar una charla con hombres que con mujeres, ya que debido a tanta inseguridad no es

fácil tener un acercamiento a las mujeres sin que piensen que uno las va asaltar. Por otro lado, dentro de las entrevistas se les pregunto la licenciatura de la que provenían, satisfactoriamente, podemos ver que casi de una totalidad de las carreras se obtuvieron respuestas lo que nos puede permitir tener un muestreo más relevante tomando en cuenta los diferentes puntos de vista debido a sus diversos enfoques escolares.

Cuadro de respuestas de usuarios de Transporte exclusivo de Universitarios de Texcoco e Ixtapaluca

Edad	Rango	Texcoco		Ixtapaluca	
		22 - 27		23 - 27	
		Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
	Sexo	15	10	25	14

Carrera		Texcoco		Ixtapaluca		
	Administracion	2		8		Quimica farmaceutica biologica
	Comunicacion social	4		4		Medicina vegetariana y zootecnia
	Economia	0		1		Agronomia
	Psicologia	3		1		Medicina
	Sociologia	6		7		Nutricion humana
	Politica y gestion social	0		1		Arquitectura
	Biologia	0		1		Diseño de la comunicacion grafica
	Enfermeria	0		4		Diseño industrial
	Estomatologia	3		5		Planeacion Territorial

		T		I		T		I		T		I		
¿Por qué elegiste estudiar en esta Universidad?	Por el prestigio de esta	11	11	Por la licenciatura que curso	14	20	Por tradición familiar	0	1	Por económica	0	2	Porque en la me q	
¿Cuál es la razón de que NO estudies la Universidad de tu municipio?	No me gusta estudiar allá	1	7	No hay la carrera que yo quiero	15	27	Es muy caro	7		No tienen mucho reconocimiento	0	0	Aquí enco de m agrad	
¿Si lo que gastas al mes en el Transporte lo pudieras conservar, en que lo gastarías?	En libros	4	9	En ropa	8	7	En comida	2	3	En paseos	0	5	En entre ento	
¿Cuántas cuerdas caminas para tomar tu primer medio de transporte?	1	12	23	2	11	9	3	2	7	4	0	0		
¿El tiempo que tardas en llegar a la Universidad lo utilizas para...?	Dormir	11	18	Leer	1	3	Terminar la tarea	1	6	Platicar	8	4	Escue músic	
¿El viaje a tu universidad te parece....?	Cansado	4	6	Tedioso	0	0	Complicado	0	0	Divertido	0	0	Comod	
¿Consideras que el desgaste económico y de tiempo ha afectado tu convivencia familiar?	Si	23	6	No	2	33								
¿Del ingreso mensual Familiar que porcentaje aproximado se destina para tus gastos Universitarios?	5%	0	0	10%	4	6	15%	6	14	20%	11	15	25%	
¿Cómo consideras tu calidad de vida?	Pesima	0	0	Regular	1	7	Excelente	24	32					
¿Por qué razón surgen rutas de transporte directo, a UAM-X?	Surgió por la necesidad de seguridad, reducción de tiempo y costo, buscando una mejor opción de municipio a la universidad y viceversa.													
El servicio de transporte público	Es muy criticado por los entrevistados, caro, sucio, inseguro y peligroso.con una cobertura en malas condiciones													
¿Qué consideras como calidad de vida?	La percepción de calidad de vida entre los Universitarios usuarios del transporte Ixtapaluca varía mucho, se hacía mención lo que para ellos era tener una calidad de vida para unos el tener una calidad de vida "buena" venia de la mano del factor económico para otros la salud era un factor de calidad de vida. El estar "bien" apareció a través de preguntarles sobre lo que para ellos es estar "bien" englobaba todo el dinero, de estado físico etc.													
¿Cuánto tiempo tardas en llegar de tu municipio a la UAM-X?	El trayecto de los autobuses tanto de Texcoco como de Ixtapaluca tardan en llegar de 1 hora y media													

Capítulo 3

Impactos sobre Calidad de Vida

3.1 Calidad de vida y Movilidad

En consecuencia, de todo lo descrito en el capítulo dos del presente trabajo, sobre la valoración de la movilidad de los universitarios, no podemos dejar de lado los impactos positivos como negativos que está generando la forma de desplazamiento de los estudiantes de la UAM-X, en el núcleo familiar, en sus actividades de recreación, en el entorno escolar, aunado al aumento del tiempo y costo, entre otros aspectos.

Es entonces que la movilidad es un tema central para los gobiernos de las grandes ciudades del mundo, pero además se ha convertido en un problema que intentan afrontar los gobiernos, un claro ejemplo se señaló en el capítulo 2.5 con respecto a los apoyos municipales en el asunto de movilidad y transporte.

Por lo tanto, para analizar los efectos de la movilidad, partimos primero del concepto de esta, la cual se entiende como el desplazamiento que efectúan los individuos, las familias o los grupos dentro de un determinado sistema socioeconómico, en este sentido, la movilidad es una cualidad o atributo de los individuos referida a su capacidad de movimiento (Ramírez; 2009), que en este estudio son los estudiantes Universitarios de la UAM-X que viven en Texcoco e Ixtapaluca y utilizan el medio de “transporte exclusivo de universitarios”.

Por ende, la movilidad debe ser vista como un derecho humano y no como un servicio, esto lo advirtió la ONU Hábitat en su “Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015”, en el cual se insiste que sin una planeación que garantice su acceso a un bajo costo y de manera sustentable, se deteriora la calidad de vida de los individuos.

En síntesis, el consultor nacional de ONU Hábitat, Efrén Osorio explicó que este documento habla de la necesidad de ponderar a la persona sobre los vehículos, con esta visión que obligaría a los mexicanos a ofrecer los esquemas de movilidad más eficientes y dejar de lado los incentivos para el auto personal y concentrarse en beneficiar el transporte público, que como sabemos es el transporte que traslada al grueso de la población (“Intermodalidad, conectar para movernos”, publicado el 12 de agosto del 2015).

Por ejemplo, al nivel de la Zona Metropolitana del Valle de México, nos encontramos que, según la Encuesta Origen-Destino de 2007 realizada por INEGI, sólo 29% de los viajes diarios se realizan en automóvil y cerca del 70% de los viajes se realizan en transporte público, la mayoría en colectivo.

Por una parte 46% de los hogares en DF tienen auto, según el Censo de población 2010 realizado por INEGI, sin embargo, 54% de las viviendas no tienen la posibilidad de usar un automóvil: sus desplazamientos son a pie, en bicicleta y/o en transporte público, aunque haya un automóvil en el hogar, no todos los miembros de la familia tienen la posibilidad de usarlo para transportarse diariamente, ya que los integrantes de la familia por lo general se trasladan a diferentes partes de la ZMVM.

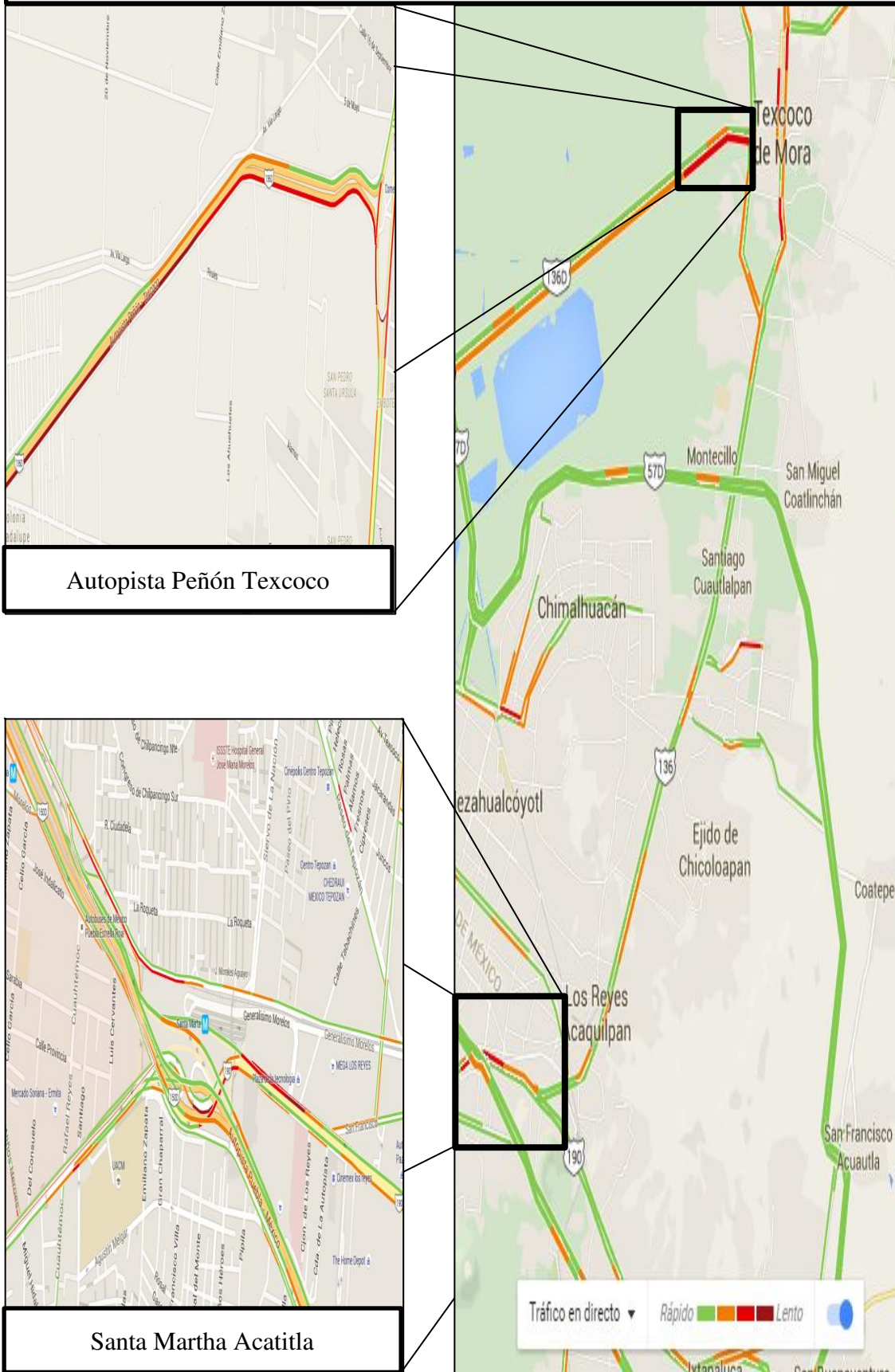
Por ejemplo, el reporte de ONU Hábitat refiere que en la Zona Metropolitana de Guadalajara se realizan 3 de cada 10d viajes en vehículos particulares, evidencia que es una ciudad dispersa y que ha generado grandes distancias entre los centros de trabajo y los habitacionales, en perjuicio de los ciudadanos.

El crecimiento del parque automotor, el estado de las vías, la congestión vehicular, el aumento de personas que demandan transporte público y la baja satisfacción de los usuarios de este servicio, se traduce en problemas de movilidad, congestión y contaminación.

Para la presente investigación, las vialidades anteriormente descritas como la autopista Peñón Texcoco y la carretera México Texcoco que conectan al municipio de Texcoco presentan congestiones viales una por la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, que actualmente causa largas filas de automovilistas por la conglomeración de transporte pesado que transporta material para la construcción del aeropuerto. Por otro lado, la carretera México Texcoco en la conexión del metro Santa Martha se forma un cuello de botella ya que igual conectan vialidades que provienen de Ixtapaluca, Chalco e Iztapalapa (Ver Imagen 4).

Por consiguiente, en estas vías presentan contaminación auditiva, resultado de la producción de ruido que viaja por el aire lo cual afecta a las personas que transitan cada día por las avenidas, lo cual puede verse reflejado en problemas serios de salud mental y problemas fisiológicos (Problemática del tráfico vehicular, 2016).

Imagen 4: Lugares de mayor conflicto vial



La contaminación auditiva presente en las zonas de paso de los autobuses exclusivos de universitarios y en su mayoría de un número considerable de población tiene, junto al cambio climático, la contaminación acústica entre sus preocupaciones medioambientales más importantes.

Las deficiencias en la movilidad restringen por lo tanto los derechos de los habitantes en las ciudades, los tiempos invertidos en los traslados, el costo económico y el impacto en el presupuesto familiar, así como la inseguridad que se vive en los trayectos, han deteriorado las condiciones de vida de la población, como se ha mencionado en el presente trabajo estos factores son importantes ya que merman la calidad de vida de los universitarios, ya sea por gastar dinero y no poderlo invertir en libros o recreación o la inseguridad del transporte público,

La presente investigación demostró que es un punto medular para la creación de los “transportes exclusivos universitarios”, ya que los universitarios de Texcoco expresan que la causa de la generación de esta opción es por la inseguridad y los de Ixtapaluca lo ven como uno más del beneficio de este servicio.

Por ello un esquema de movilidad limitada e ineficiente todos perdemos, sin embargo las mujeres, los niños, las niñas y las personas con discapacidad resultan más afectadas ya que sus necesidades específicas no son consideradas, o bueno por lo menos en meses pasados no eran consideradas, ya que a mediados de año el Gobierno de la Ciudad de México ha implementado iniciativas para terminar con el acoso hacia las mujeres en el Metro de la Ciudad de México adecuando vagones exclusivos para ellas, para evitar tocamientos e insinuaciones por parte de algunos hombres y garantizar que tengan un viaje seguro y tranquilo.

Esta cuestión de acoso hacia las mujeres no se ha tomado dentro de autobuses y combis que integran el sistema del transporte público de Texcoco e Ixtapaluca, y como se explicó anteriormente, cuenta con serias deficiencias en seguridad y en brindar un servicio de calidad, que le permita a la población en general contar con un viaje cómodo, eficiente y sobre todo seguro.

Por esta razón comúnmente los políticos mencionan en sus discursos que el reto es consolidar ciudades sustentables que garanticen el bienestar, mejoren la calidad de vida, la competitividad, la movilidad, el transporte y el medio ambiente; es decir, ciudades más compactas, conectadas, integradas e incluyentes, pensadas y planeadas para la gente y no para el automóvil, pero como es bien sabido, este lema solo queda en el tintero o en simples palabras que se las lleva el viento.

Por consiguiente, es necesario entender que la calidad de vida refiere a las condiciones objetivas y subjetivas en que se realiza la reproducción social de los grupos humanos, así la calidad de vida de una sociedad es mejor mientras más adecuadas sean las condiciones para la reproducción social, cuestiones que el presente trabajo demostró que estas condiciones están en un punto de inflexión, deterioradas y sin ser tomadas como debería de ser por parte de las personas responsables.

En la segunda Conferencia Regional sobre la Pobreza en América Latina y el Cribre del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (CEPAL, 2014) se considera como necesidades básicas: una buena alimentación, buena salud, vivienda con espacios adecuados, educación básica, disponibilidad de tiempo libre para la socialización, recreación y cultura, vestido y calzado, transporte público, comunicaciones básicas, seguridad para enfrentar riesgos de enfermedad, vejez y desempleo. Estas son algunas de las cuestiones que en el presente trabajo se trató de tomar como base para entender y poder explicar las respuestas de los universitarios sobre la percepción de su calidad de vida.

Por lo tanto, un ejemplo muy conocido entre nosotros los pobladores de la Zona Metropolitana del Valle de México sobre calidad de vida, sería tomar en cuenta la zona oriente donde se encuentran los dos municipios implicados en esta investigación (Texcoco e Ixtapaluca) al ser polarizada respecto a indicadores de condiciones de vida, ya que como se sabe coexisten zonas muy precarias con otras cuyas condiciones podrían considerarse satisfactorias, y que cuando se analizan como conjuntos uniformes producen un efecto de invisibilidad social del deterioro.

Claramente el nivel de vida que se tiene dentro de Texcoco evidentemente es diferente al que se vive en Ixtapaluca, ya que mientras Texcoco es una zona comercial de nivel medio y vivienda de la misma forma, al contrario que en Ixtapaluca ya que como se ha explicado su conformación está dirigida solamente a servir como lugar de residencia, pero de casas de interés social, esto demostrado anteriormente con la cuantiosa existencia de empresas inmobiliarias.

Es por tanto necesario retomar la idea del espacio urbano como la articulación específica del conjunto de soportes materiales de los procesos de reproducción de los diferentes grupos sociales, que incluye tanto las particularidades del equipamiento urbano, los diversos servicios como salud, educación, abasto, transporte, etc., el tipo

y calidad de la vivienda, el medio natural, como las características económicas, sociales y culturales de la población ahí asentada.

Una cuestión importante dentro de este trabajo es el tiempo de la movilidad, ya que es un indicador para medir la calidad de vida en la Zona Metropolitana del Valle de México, y por supuesto en los universitarios de los municipios de Texcoco e Ixtapaluca, puesto que no es lo mismo llegar al trabajo o a la escuela en un tiempo relativamente corto, que no te desgaste físicamente, ni mentalmente.

Es importante entonces señalar que diversos estudios que desarrollan indicadores sobre la calidad de vida, sin embargo, en ninguno de ellos plantea la vinculación entre movilidad y calidad de vida, ya que se debe tomar en cuenta el transporte (Navarro y Guevara; 2000) y recientemente con lo que veremos a continuación, con la contaminación, debido a la calidad del aire.

En este trabajo hemos tomado a la metrópoli como una unidad socio-espacial es también una unidad socio-ambiental, donde debemos intentar mantener los equilibrios y reducir los riesgos de la huella ecológica provocada por las acciones humanas.

La revisión de los documentos de planeación de las metrópolis mexicanas deja claro que ninguna de estas es sustentable y que enfrentan serios problemas ambientales, especialmente relacionados con el manejo del agua, el deterioro de la flora (bosque) y el control de los residuos sólidos y últimamente la contaminación. Igualmente, carecen de acuerdos entre las jurisdicciones donde se localizan para atender de manera integral estos problemas, caso no muy lejano, a la realización de este trabajo fue la última Fase 1 de Contingencia que se presentó en la Ciudad de México donde se culpaban los gobiernos de la CDMX y del Estado de México, de ser los causantes de la emisión gases tóxicos.

En este sentido, destaca que las políticas de usos del suelo, especialmente los orientados a la preservación del ambiente y los recursos naturales, deben definirse a partir de las necesidades que la propia metrópoli presenta como unidad. Se necesita un modelo de desarrollo en el que el aprovechamiento de los recursos naturales no provoque daños irreparables, un modelo basado en el comportamiento de la naturaleza, es decir, que considere su ciclo de recuperación, y una organización del trabajo humano que garantice un progreso sostenido en el tiempo, en armonía con la conservación del medio ambiente y con el bienestar de todas las personas: el llamado desarrollo sustentable o sostenido.

El asunto del medio ambiente tiene consecuencias directas en las demarcaciones municipales que integran la metrópolis, porque mientras algún municipio puede ser sujeto de acciones de promoción de ciertos usos, otros por el contrario, por sus características ambientales requieren controlarlos, lo que crea diferencias entre las autoridades locales, especialmente cuando no existen, por un lado, los acuerdos que definen qué uso en dónde y, por el otro, las políticas compensatorias para las jurisdicciones que pudieran “perder” frente a las que ganan.

Por ejemplo, la mala calidad del aire no solo se produce por la circulación de vehículos viejos, cuando hay contingencia ambiental se observan las calles del valle de México saturadas de vehículos nuevos, de unidades de transporte público, de carga y vehículos oficiales, que generan un alto grado de bióxido de carbono, en concreto cualquier vehículo genera contaminación.

Es por ello, que en mi opinión algo estamos haciendo mal o no estamos haciendo nada para corregir esta grave situación. Pero como todo, creo que el inicio de la solución está en la exigencia ciudadana por una mejor calidad del aire, lo cual arrojará todo un panorama de políticas públicas necesarias para tener una mejor calidad de vida, una de las cuales sería la política pública del Programa del doble hoy no circula, o la mejora inmediata de la estructura del transporte público, así como mejorar los estándares de verificación.

De ahí que la Comisión Ambiental de la Megalópolis (CAME) informó que la mayor fuente de emisión de óxidos de nitrógeno proviene del transporte público (88%), mientras que las residencias y el comercio contribuyen con 8%, y 4% restante proviene de otras fuentes. De acuerdo con dicha comisión, la reducción del parque vehicular sólo contribuye a una disminución del 11.6% de las emisiones, cuando las investigaciones científicas más recientes indican que para controlar la polución se requiere bajar hasta en 50% dicho contaminante.

Por varios años, los cambios en el lugar de residencia implicaban modificaciones en la vida familiar, en el lugar de trabajo, en el sitio de estudio y en el de compras; o bien, cambiar de lugar de trabajo significaba otro lugar de residencia, de estudios, de servicios, de salud, de compras, etc., hora, modificar el lugar de residencia no necesariamente implica un cambio del lugar de trabajo o de donde se realizan las compras, últimamente los motivos de cambio de residencia se ven reflejados por parte del trabajo que les brinda la posibilidad de obtener un préstamo o de poder obtener una casa de interés social.

Últimamente el rostro urbano de América Latina ha experimentado un acelerado proceso de cambios en las últimas décadas. Como vimos en el primer capítulo las pequeñas ciudades se han convertido en metrópolis y urbes más grandes que han pasado a ser megalópolis.

Sin embargo los servicios públicos y los presupuestos para el mantenimiento y desarrollo de infraestructura no siempre han acompañado ese crecimiento, sino que han quedado rezagados en detrimento de la calidad de vida de los ciudadanos, caso visible en materia educativa, ya que no se cuentan con suficientes universidades públicas y de calidad ofertadas en el Estado de México, provocando o incidiendo en que se tenga que realizar esta movilidad por parte de los universitarios (Banco de desarrollo de América Latina; 2011), es por eso que es de suma importancia que debemos replantearnos si las universidades cubren la demanda y buscar una descentralización de las mismas, para poder cubrir un mayor número de estudiantes lo más cercano a sus lugares de vivienda, para así poder disminuir el tiempo de desplazamiento y el costo de desplazarse.

3.2 Impacto de la Movilidad en diversos factores

Uno de los objetivos de peso en este trabajo es poder lograr percibir cómo los estudiantes universitarios percibían y vivían este desplazamiento desde su municipio hacia la universidad.

Durante las entrevistas, al no tener este esquema rígido de “pregunta y respuesta”, al ser más flexible nos permitió indagar -aunque no fueran preguntas incluidas de la entrevista- más sobre su vida diaria y sobre cuestiones más amplias y que incluso no se tenían contempladas en el inicio del trabajo.

Sobre factores que no serían contestados de la misma manera, al poder ser tomados agresivos, o entrometidos, al poder ganarnos su confianza percibí como la utilización en primer lugar de medios de transporte públicos afectaban su entorno familiar, ya que como hemos mencionado anteriormente en este trabajo, el transporte público genera mucho desgaste físico, pero en mayor medida de tiempo en el desplazamiento de su hogar hacia la universidad, al tener diariamente que trasladarse por dos horas y media -y eso cuando no hay tráfico, sino este tiempo se incrementa más- lo que genera que al día se utilicen 5 horas solamente en el trayecto lo que merma el poder pasar tiempo de calidad con su familia, por lo cual los usuarios del

transporte nos hicieron mención que el tiempo con la familia prefieren aprovecharlo los fines de semana.

Por otro lado, caso contrario que los usuarios ya del transporte exclusivo de universitarios en los dos municipios, les genera una significativa disminución de tiempo de desplazamiento, que baja a una hora y media significando un ahorro de una hora en desplazarse de la universidad a su casa y viceversa, siendo así que este tiempo lo utilizan para la recreación o en pasar tiempo con los amigos que entre semana pueden coincidir para realizar diversas cuestiones, que va desde ir al cine, ir a bailar, ir a un bar, entre otras actividades.

Otro impacto que genera la movilidad que realizan diariamente los estudiantes universitarios que utilizan el transporte público, es como se mencionó anteriormente: aumento del tiempo y desgaste físico, lo que se ve reflejado en su rendimiento escolar, por el contrario, para los usuarios del transporte exclusivo de universitarios de Texcoco e Ixtapaluca, el contar con un transporte les permita aprovechar el trayecto del municipio a la UAM-X, ya sea, descansando, durmiendo, leer, ver películas, platicar con otros estudiantes e inclusive terminar tareas, su rendimiento escolar se ve favorecido de manera notable, los alumnos nos hacían mención que llegan con más ganas, más motivados, más descansados, más relajados y eso evidentemente los beneficia en términos escolares.

Ahora bien, la percepción de calidad de vida entre los Universitarios usuarios del transporte exclusivo que sale de Texcoco e Ixtapaluca varía mucho al igual que los diversos estudios que plantean múltiples variables para medir la calidad de vida, es difícil medir o tener parámetros generales para concluir en cómo se percibe la calidad de vida, pero en este estudio se trató que para definir las diferencias de los universitarios se tomó en cuenta su percepción respecto al tiempo de traslado de su casa a la universidad, el costo que este desplazamiento les genera, al igual de preguntar si es posible ahorrarse ese gasto económico en que se utiliza o en que se utilizaría, tal como comprar libros, ropa, ahorros, distracciones como cine, salir con amigos o simplemente ser un ahorro en la economía familiar.

Para este trabajo se constató que para los estudiantes que utilizan el transporte exclusivo de universitarios, tener una calidad de vida o que se entendía por ésta, las respuestas hacían referencia a una calidad de vida "buena", se asociaba al factor económico, el tener dinero para gastar o para ahorrar, estos factores son para los

estudiantes entrevistados variables importantes para saber si tenían o no una buena calidad de vida.

Cabe aclarar que nunca durante la entrevista se les hizo mención de lo que podría entenderse por calidad de vida o que variables podrían estar inmersas, se dejó libre la percepción que ellos podrían tener.

Para otro grupo de universitarios, la salud era un factor que para ellos les indicara que sí, tienen una calidad de vida, ya que el estar sanos para poder realizar sus actividades les representa poder hablar de calidad de vida.

El estar “bien” apareció durante algunas entrevistas, donde a través de preguntarles sobre lo que para ellos es estar “bien” englobaba todo el estar perfectamente de salud, de dinero, de estado físico etc.

Notoriamente, el tema laboral puede tener una similitud con la cuestión estudiantil en términos de movilidad ya que, así como hay una tendencia de ubicar nuestros lugares de trabajo cada día más alejados de los de vivienda y reproducción social y ahora como eje principal de este trabajo, del porque el estudiar en la Ciudad de México y no en su municipio del Estado de México, por que buscar una universidad que les implique realizar un gasto tanto de tiempo como económico para acudir a estudiar.

De ahí que a través de las entrevistas los universitarios expresaran que un motivo del porque venir a estudiar a la UAM-X se pueden dividir en factores: como que en sus respectivos municipios no se encuentra ofertada la licenciatura que estudian en UAM, o que acuden a esta universidad por el renombre que tiene al estar dentro de las 10 mejor calificadas, o que en menor medida por tradición familiar o porque fue en la que se quedaron después de hacer examen en las tres más importantes (UNAM, UAM, IPN).

Por consiguiente, la planeación de la movilidad urbana es una herramienta de política pública eficaz en la eliminación de las desigualdades sociales y para alcanzar la sustentabilidad de las ciudades. Hasta el día de hoy su potencial no ha sido aprovechado en México.

Pero, por el contrario, la planeación de la movilidad urbana ha sido pensada tradicionalmente en función del automóvil y ha generado severos problemas ambientales y de equidad. Basta recordar que los más de 21 millones de automóviles en circulación concentrados en las ciudades producen 18% de las emisiones de gases de efecto invernadero del país (Instituto de Políticas para el Transporte; 2012).

A ello ha contribuido la utilización de medios de transporte que favorecen el recorrido de largos tramos en tiempos relativamente cortos, los altos costos, económicos y sociales, que implica vivir en la ciudad central, y la falta de oportunidades de trabajo en ciudades medias de la república que favorezcan la desconcentración económica de la capital (Ramírez; 2005).

Resulta preciso que los temas de movilidad, vialidad y transporte se vinculen entre sí y no sean vistos como casos aislados para elaborar un buen diagnóstico y propuestas viables bajo un enfoque de estructura espacial, crecimiento y desarrollo metropolitanos que aseguren el desarrollo futuro dentro de un cauce de sustentabilidad, no que cada trienio o sexenio estos temas son tratados de manera única y aislada generando obviamente un fracaso en estos temas (Negrete; 2007).

Lo mismo sucede cuando cambia el lugar de trabajo (de una ciudad a otra), éste no obliga a mudarse del lugar de residencia, que para el caso estudiantil es muy similar, ya que uno puede estudiar, en otra entidad como la Ciudad de México y vivir en el Estado de México, como es el caso de este estudio donde los universitarios provienen del municipio de Texcoco e Ixtapaluca ambas partes del Estado de México (Corona; 2008:142).

Indudablemente si hablamos como lo hemos venido haciendo sobre el transporte público y sus diversos aspectos que nos hicieron mención los entrevistados, dos factores muy importantes salen a la luz: el tiempo y el costo de esta movilidad, si anteriormente se les explicó cómo no se compara el tiempo del trayecto de un transporte público a un transporte exclusivo de universitarios, no cambia mucho para la cuestión de costo, ya que por ejemplo para los universitarios de Texcoco donde si utilizan el transporte público se gastarían diariamente alrededor de 80 a 100 pesos, y con la utilización del transporte exclusivo de universitarios solo gastan 60 pesos diarios en realizar la misma distancia de recorrido, resulta muy obvio que es preferible la utilización de este medio de transporte exclusivo.

Caso muy evidente para los universitarios de Ixtapaluca, ya que si utilizan el transporte público se gastarían de 30 a 50 pesos y con la utilización del transporte exclusivo de universitarios tendrían un ahorro del 100% ya que recordemos que este transporte se brinda de manera gratuita.

Evidentemente en este trabajo se deja claro como el impacto que se tiene en la utilización de un transporte público para desplazarse a la universidad tiene un impacto negativo; y como a su vez la utilización de un medio de transporte exclusivo de

universitarios para estudiantes de Texcoco e Ixtapaluca tiene un mayor impacto positivo tanto para los estudiantes como para el medio ambiente en general, ya que si se utiliza un medio de transporte en buenas condiciones, que no contamine en comparación con los medios de transporte predominantes en el Estado de México resulta de un impacto mucho mayor.

Reflexiones Finales

El análisis que se realizó sobre la movilidad de los universitarios de UAM-X provenientes de los municipios de Texcoco e Ixtapaluca, apunta la necesidad de contar con un Programa de Movilidad Urbana en cada municipio y de manera Metropolitana, donde se brinde apoyo a proyectos específicos de movilidad urbana sustentable.

Considero que el programa de movilidad metropolitano, debe contemplar que las zonas metropolitanas del país apoyen financiera y técnicamente a los gobiernos locales que quieran implementar proyectos de movilidad para que el transporte intra-metropolitano genere rutas donde se vea beneficiados los usuarios tanto en tiempo de traslado, costo y seguridad del mismo.

Es evidente que el sistema de transporte público del Estado de México está fragmentado y en deficiente estado del soporte material, al contar con rutas que realizan los desplazamientos hacia orillas de la Ciudad de México, provocando una mayor emisión de gases de efecto invernadero, esto provocado por la saturación de las vías de acceso hacia la Ciudad de México, ya que al tratar de cumplir con la demanda de transporte por parte de los pobladores de Texcoco e Ixtapaluca, se aumenta el número de unidades, lo que provoca que al final de las vialidades principales de conexión entre la Ciudad de México y el Estado de México se vean como un cuello de botella.

Como se mencionó anteriormente, el impacto económico en los desplazamientos de los alumnos, es mayor si se viene del Estado de México y no se cuenta con el beneficio del uso de este transporte exclusivo de universitarios, ya que el costo en cuanto a transporte son mayores comparados con los de la Ciudad de México.

Es entonces donde cabe señalar o cuestionarse si será necesario que cada institución pública, empresa o lugar de interés cuente con un transporte exclusivo que brinde este tipo de servicio, donde si bien genera un menor desgaste económico, ambiental y de tiempo, también a la larga se llegara a saturar como paso con el modelo del transporte público, es necesario en futuras investigaciones ver qué modelo de crecimiento presentan los transportes exclusivos de universitarios, para poder ver que camino tomaran, si el de seguir como un beneficio en varios factores o si pasara a volverse obsoleto.

Ahora se puede decir que el pensar en construir en las periferias sin dotación de equipamientos serviría para descentralizar las aglomeraciones, y esta forma de expandirse ha demostrado que no es la solución, ya que factores como los servicios y el transporte juegan un papel importante, y si el modelo de transporte publico sigue igual, con una cobertura limitada y servicio irregular, con unidades en malas condiciones las periferias seguirán contrastando con lo que pasa dentro de la Ciudad de México.

Por todos es bien sabido que la metrópoli necesita de infraestructura y servicios urbanos donde la movilidad juegue un papel relevante. Debemos tomar medidas para que no solo el automóvil sea el vehículo para trasladarse, también el caminar, el usar bicicleta o el compartir el automóvil podría resultar una medida eficiente para realizar desplazamientos cotidianos, aunque queda abierta la posibilidad de analizar qué repercusiones trae esta movilidad de compartir el automóvil, tenemos que tomar en cuenta que si los usuarios por iniciativa propia , digamos, solucionan sus problemas, el Estado pensara o creerá que él está realizando un buen papel, en cuestión de dotación de servicios, y la verdad no es así, debemos exigir que se realicen y se cumplan las políticas públicas de transporte y movilidad.

Producto de la planeación incompleta y segmentada por la Ciudad de México afecta a los agentes móviles que para este trabajo fueron los Universitarios de la UAM-X también quedó claro a través de las entrevistas que la percepción de la seguridad, los prolongados tiempos y altos costos de transportación, afectan de manera sustancial a diversos factores escolares como familiares y sociales.

Es preciso afirmar que la movilidad urbana sigue determinada por la oferta de los sistemas de transporte existentes, siendo en su mayoría, los originados en la ciudad central hacia las extensiones situadas en el margen oriente metropolitano y son los más utilizados por las personas que laboran o estudian en la Ciudad de México.

Un factor que resalta con los resultados de esta investigación seria que la movilidad urbana debe ser entendida o abordada desde la percepción y calidad del usuario en el tránsito cotidiano, como el principal factor de los desplazamientos, para entender cómo viven o visualizan la movilidad que realizan diariamente.

En este trabajo se trató de hablar sobre la movilidad cotidiana que realizan los usuarios del transporte exclusivo de universitarios, pero no dejando de lado la movilidad metropolitana, ya que los traslados de los alumnos se relacionan con los recorridos que realizan a su vez estudiantes que no usan el medio de transporte

exclusivo y usan en su lugar el transporte público. Pero a sus veces dentro de la presente investigación se demostró como se ve por parte de los usuarios una mejoría en su calidad de vida por el uso de estas formas de movilidad exclusivas de universitarios.

También estas formas de movilidad “nuevas” como los autobuses exclusivos de universitarios se ven obstruidas por el modelo territorial que se caracteriza por una expansión física descontrolada y una fragmentación tanto social como espacial que provocan que la movilidad esté seccionada o focalizada básicamente en el centro de la ciudad, los gobiernos de las entidades como la Ciudad de México y el Estado de México no entienden que la movilidad es necesaria en toda la ZMVM.

Aunque debe de resaltarse que los usuarios del transporte exclusivo de universitarios de Texcoco e Ixtapaluca viven en su día a día escolar una especie de “encapsulamiento”, esto porque no solo tienen beneficios como la seguridad dentro del autobús, sino también se presentan factores negativos, a mi consideración, como el quedar excluido de lo que pasa alrededor de tu desplazamiento, no viven la ciudad, se quedan aislados de los sucesos o de las vivencias que implicaría realizar diariamente entre dos entidades muy importantes de la Zona Metropolitana del Valle de México,

Además, se demuestra que el tiempo que realizan diariamente los estudiantes universitarios no les permite convivir con su familia, también se demuestra que la mayor parte del tiempo de la semana la dedican al estudio.

También como se ve reflejado una mejora en su entorno escolar tal vez forzados o incitados por los apoyos municipales antes mencionados, por otro lado, se logró percibir que el tiempo de ocio o de recreación es utilizado para realizar acciones de convivencia social como ir al cine o salir de paseo, por último en este capítulo se aborda el gasto económico que se realiza para acudir a la escuela y como los apoyos municipales les han permitido el ahorrar un poco del dinero o de no tener un desgaste en el ingreso familiar.

Atendiendo a las preguntas de investigación que guiaron esta investigación, se pudo constatar que:

- Las formas de Movilidad de estudiantes universitarios de Texcoco e Ixtapaluca, se ven guiadas a la utilización principalmente del transporte público donde se hicieron notar diversas carencias y deficiencias.
- Las repercusiones que se tiene en tiempo y el costo este desplazamiento para los universitarios son considerables si tomamos como referencia que se invierte

mucho tiempo y mucho más desgaste económico en el transporte público, aunque como se demostró con el servicio de exclusivo a universitarios estas dos variables tienen una reducción considerable.

- Los impactos que tiene esta forma de movilidad sobre la calidad de vida de los universitarios, por un lado, se ve mermada por cómo se ha mencionado por las deficiencias del transporte público y caso contrario con el uso de las rutas exclusivas de universitarios los impactos sobre su calidad de vida se ven favorecidas por diversos factores que se ganan por el uso de este modo de desplazarse hacia la universidad.
- En cuanto al ingreso mensual se designa para el traslado, cuando se utiliza el transporte público se ve reducido aproximadamente entre un 10 a un 30%, mientras que para el medio de transporte exclusivo de universitarios este impacto se ve menos reducido, entre otras cosas por los apoyos municipales.
- Y finalmente la razón del surgimiento de estas rutas directas cuyo origen es Texcoco e Ixtapaluca y el destino es la UAM-X, como quedó evidenciado en el trabajo, son diversas, pero principalmente para los dos municipios surgió por la necesidad de seguridad, reducción de tiempo y costo, buscando una mejor manera de desplazarse de su municipio a la universidad y viceversa.

Las entrevistas aportan elementos necesarios que no son contemplados en ninguna de las encuestas Origen Destino, la percepción que el usuario tiene sobre los medios de transporte que utiliza cotidianamente, ya que, como la forma de la obtención de la información fue a través de entrevistas, durante el trayecto, esto permitió que los alumnos se abrieran más y fueran más confiables sus respuestas.

También se demuestra que el medio de transporte público, solo le importa la disputa por el pasaje, con unidades muy deterioradas inseguras y que no ofrecen confort a las personas que pagan por este servicio, donde sin duda, la regulación del transporte público es uno de los mayores retos para una gestión eficaz y sustentable de la movilidad.

En último lugar los aportes de esta Idónea Comunicación de Resultados aluden que la gestión de la movilidad en los espacios municipales supero los marcos normativos vigentes y se coloca como un problema entre gobiernos que para este caso sería el de la Ciudad de México y el Estado de México donde se concluya en un pacto metropolitano donde se acuerden diferentes factores como salud, movilidad y ambientales.

Bibliografía

ALBUQUERQUE Llorens, Francisco, Carlos A. De Mattos y Ricardo Jordán Fuchs (Comps.), 1990, Revolución tecnológica y reestructuración productiva: impactos y desafíos territoriales, ILPES, IEU/PUC y Grupo Editor Latinoamericano, Buenos Aires, Argentina. Caps. de Uribe-Echevarría y Gatto; Autónoma Metropolitana, México.

BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA, 2011, Desarrollo urbano y movilidad en América Latina, Norma Color Panamá, editorial CAF.

Blogverde.com, publicado el 16 de marzo del 2016, escrito por Esther Anunciado por revista Medio Ambiente, disponible en: <http://elblogverde.com/consecuencias-de-la-contaminacion-ambiental/>

CENTRO DE TRANSPORTE SUSTENTABLE, 2011, 10 Estrategias de Movilidad para un Estado de México Competitivo, Seguro y Sustentable: Hacia una Red Integrada de Transporte en la Zona Metropolitana del Valle de México, disponible en: (http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/EDOMEX_VF.pdf).

COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS DEL DISTRITO FEDERAL, 2011-2012, Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal, pp. 7-153.

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA (CEPAL) 2014, Conferencia Regional sobre Desarrollo Social en América Latina y el Caribe de la CEPAL, disponible en: <http://www.cepal.org/es/eventos/primer-conferencia-regional-sobre-desarrollo-social-en-america-latina-y-el-caribe-de-la-1>

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA (CEPAL), 2001, Una década de luces y sombras. América Latina y el Caribe en los años noventa, Editorial Alfa omega, Bogotá, Colombia. Cap. 1 y 4.

CONNOLLY, Priscilla, (2009), La pérdida de movilidad de la población capitalina. Comparación entre las Encuestas de Origen y Destino en la Zona Metropolitana del Valle de México 1983, 1994 y 2007, "Ciudades", No. 82, abril-junio, pp. 9-19.

CORONA Cuapio Reina, Leopoldo Núñez Fernández, (2008), “La movilidad interurbana entre las ciudades de México y Cuautla”, archivo disponible en: (http://www.crim.unam.mx/drupal/crimArchivos/Colec_Dig/2008/Ana_Ma_Chavez/3_La_movilidad_interurbana_entre_ciudades_Mex.pdf).

CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO, (CAF) 2011, “Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina”, Bogotá Colombia, pp. 11-311.

DE OLIVEIRA, Francisco, 1982, Elegía para una religión, Fondo de Cultura Económica, México D.F., México, cap. I.

DELGADO Javier 1991, “La ciudad en transición”, en Javier Delgado y Diana Villarreal (coords.), *Cambios territoriales en México: exploraciones recientes*, uam-Xochimilco, México, pp. 217-219.

DELGADO Javier, 2003, “La urbanización difusa, arquetipo territorial de la ciudad región”, *Sociología* Núm. 51, UNAM, México, pp 13-41.

DELGADO, Javier y Blanca R. Ramírez (comp.), 1999, Territorio y cultura en la Ciudad de México, Tomo 1, “Transiciones”, Universidad Autónoma Metropolitana y Plaza y Valdéz, México D.F., México, tema 3; Bataillon y Graizbord. Disponible en: <http://transeunte.org/articulos/autobuses-vs-coches-pero-que-prefiere-la-gente/>

DUHAU Emilio, (1988), Planeación metropolitana y política urbana municipal en la ciudad de México, “Estudios Demográficos y Urbanos”, El Colegio De México, pp.115-141.

DUHAU Emilio, (2013), La división social del espacio metropolitano: Una propuesta de análisis, “Revista Nueva Sociedad 243”, Enero – Febrero.

Este país, publicado el 1 de septiembre del 2014, Oferta y demanda de educación superior, escrito por Salvador Malo y Alfonso Hernández disponible en: <http://archivo.estepais.com/site/2014/oferta-y-demanda-de-educacion-superior/>

FIDEICOMISO DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS SOBRE LA CIUDAD DE MÉXICO, 2000, La Ciudad de México hoy. Bases para un diagnóstico, "COMISA, GDF", México D.F., México, cap. I.

GARZA, Gustavo, 1987, "El futuro de la ciudad de México, megalópolis emergente", en Gustavo Garza (comp.), Atlas de la ciudad de México, El Colegio de México, México.

GARZA, Gustavo y Schteingart Martha, (2010), "Desarrollo urbano y regional", México, D.F. Colegio de México, Tomo II pp. 9-268.

GARZA, Gustavo, 2000, La Ciudad de México en el fin del segundo milenio, El Colegio de México, México D.F., México.

GARZA, Villareal, Gustavo, 2000a, La mega ciudad de México ¿una urbe global?, "Fundación Arturo Rosenblueth", núm. 10, junio 2000, México D.F., México.

GOLDTHORPE, J., 1987, "Social Mobility and Class Structure in Modern Britain", Second Edition. Oxford: Clarendon Press. Disponible en: https://www.spi.ox.ac.uk/fileadmin/documents/PDF/Goldthorpe_Social_Mob_paper_01.pdf

GRAIZBORD Boris, Marlon Santillán, (2005), Dinámica demográfica y generación de viajes al trabajo en el AMCM: 1994-2000, "Estudios Demográficos y Urbanos", núm. 58, enero-abril, pp. 71-101, El Colegio de México.

HIERNAUX, Daniel, 1996, "Nuevas tecnologías y apropiación del territorio", Ciudades, núm. 32, Red Nacional de Investigación Urbana, Puebla, pp. 3-9.

HIERNAUX, Nicolás Daniel, (2005), Transformaciones morfológicas de la Ciudad de México, "Revista Veredas", pp.9-22.

<http://aleph.academica.mx/jspui/handle/56789/32058>

INSTITUTO DE POLÍTICAS PARA EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO (2016) disponible en: <http://mexico.itdp.org/areas/politicas-publicas/>

INSTITUTO DE POLÍTICAS PARA EL TRANSPORTE, (2012), “Planes Integrales de Movilidad Lineamientos para una movilidad urbana sustentable”, pp. 5-107.

INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE, (IMT) 2005, “Modelo de asignación para los flujos de libramiento y acceso al área metropolitana de la ciudad de México”, disponible en: (<http://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt268.pdf>).

INSTITUTO MEXICANO PARA LA COMPETITIVIDAD (IMCO), “Publicaciones de IMCO”, marzo del 2016, disponible en: <http://bmcinfectdis.biomedcentral.com/>

INSTITUTO NACIONAL DE ECOLOGÍA DE MÉXICO, 2014, disponible en: http://www2.inecc.gob.mx/publicaciones/download/Informe%20nacional%20calidad%20del%20aire%202014_Final.pdf

INSTITUTO NACIONAL DE ECOLOGÍA Y CAMBIO CLIMÁTICO, marzo del 2016, disponible en: <http://www.inecc.gob.mx/>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (INEGI) 2004, “Delimitación de las zonas metropolitanas de México” pp.7-109. Disponible en: http://www.conapo.gob.mx/en/CONAPO/Delimitacion_de_Zonas_Metropolitanas

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (INEGI) 2010, Censo Encuesta origen - destino 2007.

Intermodalidad, conectar para movernos, publicado el 12 de agosto del 2015 de Miryam Pérez Juárez, Reportajes especiales disponible en: <http://www.pasajero7.com/intermodalidad-conectar-para-movernos/>

IRACHETA Cenecorta, Alfonso, 2010, El fenómeno metropolitano en México, “Economía y Sociedad”, vol. XIV, núm. 25, enero-junio, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo Morelia, México, pp. 153-179.

ISLAS Rivera, Víctor M., 2007, “Análisis de los Sistemas de Transporte”, disponible en: (<http://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt307.pdf>).

JIMENA VELOZ, 2012, Autobuses vs. Coches, pero ¿qué prefiere la gente?, disponible en: <http://transeunte.org/articulos/autobuses-vs-coches-pero-que-prefiere-la-gente/>

La creación de los ejes viales, publicado el 20 de agosto del 2012, publicado por Univisión, Noticias, disponible en: <http://www.univision.com/noticias/noticias-de-mexico/la-creacion-de-los-ejes-viales>

LA RAZON, Sólo 23 de inversión para movilidad va al transporte público, sección: negocios 14/03/2016 PAGINA 20 disponible en: <http://www.especialistas.com.mx/saiweb/viewer.aspx?file=4ejBjxeato5yStCGOR9vKln%2FQdOad1YnGxUf8gV7aMhUeY7h4Lpru8tXvEBvlopp5BmljG1UMIAOoJhZS0nUCw%3D%3D&opcion=0&encrip=1>

MAESTRÍA EN PROYECTOS PARA EL DESARROLLO URBANO, “Hay que defender al usuario del transporte público”, 29 de febrero 2016, disponible en: <https://mpdu.wordpress.com/2016/02/29/hay-que-defender-al-usuario-del-transporte-publico/>

NAVARRO, Benítez Bernardo, 1991, Metropolización y transporte masivo: La experiencia mexicana. Publicado en el libro: “Cambios territoriales en México: Exploraciones recientes”, México DF: UAM-X, CSH, Depto. de Producción Económica; 1ra. Edición.

NAVARRO, Benítez Bernardo, 2005, “El servicio de transporte urbano y los procesos sociales”, En Revista Veredas 10, Primer semestre de 2005, pp. 174-182.

NEGRETE Salas, María Eugenia, 2007 Los caminos de la movilidad, vialidad y transporte, “1conos. Temas inmobiliarios”, vol. 1, núm. 7, enero-marzo, pp. 8-11.

OLIVERA, Guillermo y Julio Guadarrama (2002), "El ciclo de reestructuración industrial y territorial de la región centro de México", en Javier Delgadillo y Alfonso Iracheta Cenocorta (coords.), Actualidad de la investigación regional en el México central, Universidad Nacional Autónoma de México/Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias/El Colegio Mexiquense/El Colegio de Tlaxcala/Plaza y Valdés, México, pp. 141-193.

ONU-HABITAT, Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015 – Final disponible en:
<http://www.onuhabitat.org/Reporte%20Nacional%20de%20Movilidad%20Urbana%20en%20Mexico%202014-2015%20-%20Final.pdf>

ORDORICA, Manuel, 2012. "Los grandes problemas de México". blogs.enap.unam.mx/. Obtenido 04, 2016, de http://blogs.enap.unam.mx/academicos/cuauhtemoc_garcia/wpcontent/uploads/2012/05/I_POBLACION1.pdf

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, "Temas de salud", marzo del 2016, disponible en: <http://www.who.int/es/>

PARAMETRIA, "UNAM, IPN, UAM las universidades preferidas de los capitalinos", marzo del 2016, disponible en: http://www.parametria.com.mx/carta_parametrica.php?cp=4559

PÉREZ, Negrete, Margarita, 2002, Las metrópolis latinoamericanas en la red mundial de ciudades, "Memoria", núm. 156, febrero 2002, México D.F., México. Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n22/ampez.html>

PINO, Hidalgo Ricardo Adalberto, 2007, Globalización y territorio. Una síntesis de sus contenidos y ejes de discusión, "Anuario del Posgrado de CyAD", núm. 4, UAM Xochimilco, México, pp. 233-250.

PIREZ, Pedro, 2013, "Los servicios urbanos en América Latina", en Ramírez, Blanca Rebeca y Emilio Pradilla Cobos (comps.) Teorías sobre la ciudad en América Latina, vol., II, UAM-X, México.

PRADILLA, Cobos Emilio, 1993, "Territorios en crisis. México 1970 – 1992", Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco y Red Nacional de Investigación Urbana, México D.F., México, cap. 1 y 2.

PRADILLA, Cobos Emilio, 2004, Lo conocido, lo ignorado y lo que necesitamos investigar. Distrito Federal, Zona Metropolitana, ciudad región del centro, "Andamios". Revista de Investigación Social, otoño - invierno, pp. 161-174.

PRADILLA, Cobos Emilio, 2009, "De lo rural a lo urbano: las relaciones campo-ciudad en América Latina y México", en Los territorios del neoliberalismo en América Latina, México, UAM-X, Miguel Ángel Porrúa, capítulo 1.

PRADILLA, Cobos Emilio, 2009, "Los territorios del neoliberalismo en América Latina", México, UAM-X, Miguel Ángel Porrúa, capítulo 1, pp. 15-87.

PRADILLA, Cobos Emilio, Los territorios latinoamericanos en la nueva fase de internacionalización neoliberal, "Eure", vol. XXI, núm. 63, junio 1995, Instituto de Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile.

PRADILLA, Cobos Emilio, y Pino, Ricardo, 2004, Ciudad de México: de la centralidad a la red de corredores urbanos, en "Anuario de Espacios Urbanos", México, Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco, pp. 69-98.

PRO.MOTION, 2010, "Urbanismo y Movilidad sostenible: Guía para la construcción de ciudades siguiendo criterios de Movilidad Sostenible", pp. 1-20.

PROBLEMÁTICA DEL TRÁFICO VEHICULAR (2016) Disponible en: <http://traficovehicularsibd.weebly.com/causas--consecuencias.html>

PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS (ONU-Hábitat), 2013, "Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible: Orientaciones para Políticas", pp. 1-70.

RAMÍREZ, Blanca R. y Emilio Pradilla Cobos, 1993, El Tratado Norteamericano de Libre Comercio y la integración territorial de México a Estados Unidos, “Revista Interamericana de Planificación”, Sociedad Interamericana de Planificación, vól. XXVI, núm. 103, julio – septiembre 1993, Sociedad Interamericana de Planificación, San Antonio, Texas, USA.

RAMÍREZ, Blanca Rebeca, (coordinadora), 2015, “Debates y estudios de la movilidad laboral en la región centro del país: alcances y dimensiones desde México”, Programa Editorial de la División de Ciencias y Artes para el diseño de la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco, pp. 23-179.

RAMÍREZ, Blanca Rebeca, 1991, “Nuevas tendencias en el análisis regional”, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco, México D.F., México, caps. de Pradilla, Ramírez y Hiernaux.

RAMÍREZ, Blanca Rebeca, 1993. Aspectos fundamentales para la comprensión de las políticas regionales 1976-1992, en Revista “Diseño y Sociedad”, núm. 4, UAM-X., México.

RAMÍREZ, Blanca Rebeca, 2005, La otra dimensión de la megalópolis: la movilidad como nueva cultura laboral, en “Anuario de Ciencias y Artes para el diseño”, no. 2, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.

RAMÍREZ, Blanca Rebeca, 2006, Del Funcionalismo industrial al funcionalismo de servicios: ¿una nueva utopía de la metrópoli postindustrial del Valle de México?, en “EURE”, Vol. XXXII, No. 95, Santiago de Chile, mayo, pp. 61-74.

RAMÍREZ, Blanca Rebeca, 2007, Del suburbio y la periferia al borde: El modelo de crecimiento de la Zona Metropolitana del Valle de México, publicación para la revista “L’Ordinaire Latino Americain, Université de Toulouse-Le Mirail”, núm. 207, mayo agosto.

RAMÍREZ, Blanca Rebeca, 2009, “Alcances y Dimensiones de la Movilidad: Aclarando Conceptos”, disponible en:

(<http://web.ua.es/es/giecryal/documentos/documentos839/docs/wwwciudades82ramirez.pdf>)

RAMÍREZ, Blanca Rebeca, 2010, ¿De vuelta a la megalópolis y a la región central del país?, en Eibenschutz, Roberto, “La megalópolis del Centro del País, en La Zona Metropolitana del Valle de México. Los retos de la megalópolis”, México, Universidad Autónoma Metropolitana, pp.23-58.

RAMÍREZ, Blanca Rebeca, 2013, “Nuevo Paradigma o cambios en la territorialidad de la movilidad: una reflexión teórica”, en Ramírez, Blanca Rebeca y Emilio Pradilla Cobos, Teorías sobre la ciudad contemporánea en América Latina, México, UAM, en proceso de edición.

ROSIQUE Cañas, José Antonio (2006), Ciudad de México: la megalópolis ingobernable, Universidad Nacional Autónoma de México-Universidad, editorial Épica, 262 paginas.

SÁNCHEZ Almanza, Adolfo (2002), “Importancia del Sistema de Ciudades de la Región Centro” en Actualidad de la investigación regional en el México central, J. Delgadillo y A. Iracheta (coords.), Plaza y Valdés, México.

SANTOS Luis y Ganges y de las Rivas Sanz Juan Luis, 2008, Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad”, Ciudades: “Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid”, Nº. 11, (Ejemplar dedicado a: Ciudad e infraestructuras), España. págs. 13-32.

SCRIPTA Nova, 2003, REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES, Universidad de Barcelona.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, (SCT) 2012. Disponible en: (<http://www.sct.gob.mx/carreteras/>)

SECRETARIA DE TRANSPORTES Y VIALIDAD, Nuevas Tarifas de Transporte Público Vigentes, febrero del 2016, disponible en: http://www7.df.gob.mx/wb/stv/nuevas_tarifas_de_trasporte_publico_vigentes

SINGER, Paúl, 1975, “Economía política de la urbanización”, Siglo XXI Editores, México D.F., México, caps. 2 y 3.

TERRAZAS, Oscar. 2009, "Articulación entre la movilidad y el territorio en la Educación Superior". La universidad y la metrópoli. Obtenido 04, 2016, de <http://studylib.es/doc/219948/rodriguez-terrazas>

TERRAZAS, Revilla Oscar y María Elena Rodríguez Lara, 2009, "La universidad y la metrópoli", Articulación entre la movilidad y el territorio en la Educación Superior, Ponencia que se presenta para el X Encuentro Internacional Virtual Educa, a realizarse en la Ciudad de Buenos Aires, República de Argentina.

TERRAZAS, Revilla, Oscar, 1995, Los ejes de metropolización, en "Anuario de Estudios Urbanos", Núm. 2, UAM-A, México.

UNIKEL, Luis, 1966, "La urbanización y la zona metropolitana de la ciudad de México", Comercio Exterior, vol. XVI, núm. 11. Págs. 839-849.

UNIKEL, Luis, 1970, "La dinámica del crecimiento de la ciudad de México", Revista Bancomext, pp.507.516.

UNIKEL, Luis, 1976, "El desarrollo urbano de México", El Colegio de México, México D.F., México, capítulo 1.